Ba Heshbon
by Dani Shenar

Archival Reading Edition

This file presents ***Ba Heshbon***, a book by Dani Shenar, in an **archival reading edition**.

This edition is made available for the purposes of reading, research, cultural documentation, and long-term preservation. It is intended to provide contextual and textual access to the work as part of a broader literary and cultural record.

This version does **not** replace the published commercial edition of the book.

Ba Heshbon is a literary work that engages with themes of memory, personal and collective reckoning, language, and inner life. The text reflects an introspective and reflective mode of writing, situated within contemporary Hebrew literature.

Rights and Use

Bibliographic Information

- **Title:** Ba Heshbon

- **Author:** Dani Shenar
- **Language:** Hebrew
- **Edition:** Archival Reading Edition
- **Year of original publication:** [להוסיף אם תרצה]

הקדמה
מאת פרופ' בועז גנור— נשיא אוניברסיטת רייכמן

משרד התחבורה הוא לכאורה עוד משרד ממשלתי ואולי אפילו אפרורי, שלמרות חשיבותו המרכזית בבנייתה ובניהולה השוטף של מדינת ישראל, בכל הנוגע לתשתיות ולאמצעי התחבורה, קשה לשער שדווקא מתוך משרד כזה יצוצו פרשיות ביטחוניות עלומות, דילמות והחלטות הקשורות במניעת טרור ובשמירה על חיי אדם.

למרות זאת, כל אלו שזורים כחוט השני בחייו של כותב הספר — דני שנער, ששירת במשך שנים רבות כמנהל אגף הביטחון, החירום והסייבר במשרד התחבורה .

כך, למשל, מיד לאחר חתימת הסכמי אוסלו וההתוודעות הראשונה של מדינת ישראל עם גל פיגועי התאבדות חסר תקדים, שרובו כוון נגד יעדי תחבורה ציבורית, נאלצו מדינת ישראל ורשויות הביטחון השונות לנתח ולהבין את התופעה החדשה והמסוכנת הזו על בוריה ולתת לה מענה או מענים הולמים.

אחד האמצעים שפותחו לשם כך היה הקמת היחידה לאבטחת התחבורה הציבורית, שהופעלה על ידי משרד התחבורה תחת ניהולו של מר שנער. כאשר ארגוני הטרור הציבו איום מוחשי לתחבורה הציבורית בין ישראל למצרים, שוב נקראו דני שנער ואנשיו לגבש נהלים ושיטות פעולה שיצמצמו את האיום לאזרחים ישראלים.

אם בכך לא די, הרי שהרפורמות העמוקות שנעשו בביטחון התעופה לאחר הפיגועים הקשים בהיסטוריה, פיגועי ה־9.11, שבהם עשו הטרוריסטים שימוש במטוסים עמוסי הדלק כפצצות מדויקות נגד יעדים אזרחיים וצבאיים בארה"ב, חייבו שינוי של נוהלי התעופה לישראל והתאמתם לסטנדרטים הבינלאומיים החדשים. גם כאן אגף הביטחון בראשותו של דני שנער לא רק פעל לשדרוג נוהלי האבטחה האווירית בישראל, אלא אף שימש כמקום עלייה לרגל של מומחי ביטחון תעופה מכל העולם, שהגיעו לאגף על מנת ללמוד מהניסיון הישראלי המצטבר בתחום רגיש זה .

הפעילות הברוכה של אגף הביטחון לא התמקדה רק ברגעי משבר ביטחוני ופיגועי טרור אלא גם בעתות רגיעה, תוך תרומה לקידום השלום. כך, למשל, עסק האגף בקביעת סידורי הביטחון במסגרת הסכם השלום הישראלי־ירדני וקביעת נהלים של מעבר אנשים וסחורות באופן בטוח ככל האפשר, שיסייע בסיכול כוונות הזדון של ארגוני הטרור ואויבי ישראל.

במסגרת שירותי במשרד יועץ ראש הממשלה ללוחמה בטרור בשנים אלה, התאפשר לי ללוות את הפעילות הברוכה של מר שנער ואגף הביטחון, החירום והסייבר במשרד התחבורה.

אין לי ספק כי קוראי הספר שמתעניינים בתחום הביטחון ומניעת הטרור, בדילמות, בתהליכי קבלת ההחלטות, בשיטות ובאמצעים שנקטה ישראל במטרה לשמור על חיי אזרחיה מפני פיגועי הטרור, ימצאו עניין רב בספר, בניסיון האישי ובעדות ממקור ראשון של מחברו, שהיה שותף מרכזי בכל הדיונים והעשייה הביטחונית בתחום זה.

פתח דבר

חייו של אדם משולים למטוס הממריא מהקרקע, מתרומם לאיטו ונוסק לשחקים. כל מטוס כזה מגיע לגובה, למרחק, למהירות ויעדים משלו. גם כאשר הנתיב תוכנן מראש ובקפדנות, לא אחת צצים במהלך הטיסה הפתעות, אתגרים ואירועים בלתי צפויים.

גם אני המראתי למסע חיי ובכל שלב נקרו בדרכי מקרים חריגים, לפעמים דרמטיים, לעיתים מוזרים או מטרידים, כשהמפריד בין הצלחה לכישלון דק כחוט השערה. כל ההתרחשויות והמצבים המוזכרים בספר מבוססים על אירועים משמעותיים שקרו לי במהלך השנים, אותם ליקטתי מזיכרוני.

הסקת מסקנות מהירה ו"תחושת בטן" סייעו בידי פעמים רבות לקבל החלטות נכונות, מנעו ממני מלהסתבך בצרות ואף להיחלץ מהן. אין מדובר במעשי גבורה הרואיים, או יוצאי דופן, כי אם במצבי שגרה אליהם נקלעתי .

אין בי יומרה לחשוף סוגיות דרמטיות, בעלות היבטים היסטוריים או אסטרטגיים, מכיוון שלא היו כאלה. יש כאן פסיפס ביוגרפי של אירועים ותהליכים משמעותיים שחוויתי, ראשיתם בילדותי והמשכם במהלך חיי הבוגרים. זו היא מסכת חיים רווית מכשולים והזדמנויות, המתארת רגעי אושר, הצלחה, שמחה, גאווה וסיפוק, לצד תחושות תסכול, צער וכישלון. לעיתים, אני בעצמי לא מאמין מה עברתי.

בהביטי לאחור מזווית ראייה שונה מזו שהכרתי, אני "בא חשבון" עם הכול, חש רווחה נפשית וגעגועים לאותן תקופות של סיפוק והגשמה עצמית .

הספר נכתב מנקודת מבטי האישית והוא נועד בין היתר לאפשר לי התבוננות פנימית עמוקה על חיי, תוך יצירת בהירות ביחס לאירועים משמעותיים שעברתי. אני תקווה שאירועים אלה יותירו גם בעיני הקורא את רישומם, כפי שחשתי אני. אתם מוזמנים להצטרף אליי למסע ארוך ומהנה — מסע אל תוך חיי.

שמיים מסוכנים

חלק בלתי מבוטל מספר זה מוקדש לתחנות חיי הפרטיות, לרבות אלה המקצועיות. שזורים בו, לצד סיפורים אישיים, גם לא מעט אפיזודות בתחום ביטחון התעופה והתחבורה הציבורית על גווניה, שבהם שימשתי שנים רבות כמאסדר (רגולטור). אחת מהן מאירת עיניים, אולי החשובה מכולן העולה בדעתי, מתמקדת בתחום התעופה האזרחית וקרויה — פרשת שארם א־שייח '.

פיגועי הטרור של שלושים השנים האחרונות במזרח התיכון, אפריקה ואירופה, הבהירו כי האיום על התעופה האזרחית, לרבות הרג המוני בטרמינלים, הוא אחד החמורים ביותר מבין אלה המוכרים לנו. התהודה התקשורתית של פיגועי האוויר, היו ככל הנראה המניע לפגוע בענף זה לאורך שנים. במסלול זה החלו לפעול הארגונים הפלסטיניים בסוף שנות השישים, אחריהם הגיע הטרור השיעי בהובלת ארגון חיזבאללה, והאחרונים שנטלו חלק בפיגועים מעין אלה היו ארגוני הג'יהאד העולמי — אל קאעידה ודאע"ש .

שורה ארוכה של פיגועי תעופה, שבהם הצליחו גורמי טרור לחדור את מערכי האבטחה, הובילו למסקנה אחת עגומה — ברוב המקרים שבהם ניסו מחבלים לפגוע בענף זה, הם הצליחו בכך.

מכאן, שניתן להניח כי פיגועי האוויר ימשיכו ככל הנראה להתקיים, שכן ישנם מפגעים יצירתיים ומסוכנים, שמודעים למגבלות אבטחת התעופה ומנסים להתגבר עליהן. מדובר במאבק מוחות שצריך היה להקדים אותו בחשיבה ובהיערכות ולהיות תמיד צעד אחד קדימה לפני המפגעים.

מתקפת הטרור של ה־11 בספטמבר בארה"ב, שבה כשל לחלוטין מערך אבטחת התעופה האמריקאי, הציבה בפני העולם רף סיכון חדש מפני טרור אווירי. סיכון זה, לא פסח גם על ישראל והחשש היה שמטוסי נוסעים הטסים ארצה, עלולים לשמש כפלטפורמה לפיגועים כלפי מטרות איכות בשטח המדינה. כתוצאה מכך, התקבלה בישראל באוגוסט 2003 החלטת ממשלה, שלפיה

משרד התחבורה יישא באחריות לביצוע אבחון ופיקוח אחר מטוסים אזרחיים המבקשים להיכנס למרחב האווירי של ישראל.

מתוקף החלטה זו התקיימה באגף הביטחון של משרד התחבורה, בראשו עמדתי, עבודת מטה מקפת, שחלק מפעילותה התמקד באישור שדות תעופה שמהם אמורות היו להמריא טיסות זרות לישראל. המטרה הייתה לוודא שרמת האבטחה בטיסות אלו תהיה הולמת את האיומים, ותמנע אירועי טרור אוויריים קטלניים בדרך לישראל ומעל המדינה, באמצעות מטוסי נוסעים זרים גדושי ישראלים .

בתחילת 2015 ביקשו גורמים במצרים למסד קו תעופה משדה התעופה בשארם א־שייח' לנתב"ג. בקו זה אמורות היו לפעול אותה עת חברות תעופה מצריות. העיר שארם סבלה משני אסונות, ונעשו ניסיונות רבים על ידי פרנסיה והשלטון המרכזי להתגבר על הרושם השלילי שאלה הותירו על ענף התיירות .

כך, למשל, ב־2004 המריא משארם מטוס נוסעים של חברת התעופה פלאש איירליינס והתרסק לתוך ים סוף וכל נוסעיו ואנשי הצוות נספו וביולי 2005 התפוצצו בעיר שתי מכוניות תופת וכתוצאה מכך נמנו תשעים הרוגים, בהם תיירים ישראלים.

על רקע מקרים אלה, נקטו המצרים בצעדים כלכליים וביטחוניים רבים ומגוונים, במטרה לעודד ולהחיות את התיירות העולמית למקום, ולהפכו שוב למוקד משיכה מהמעלה הראשונה.

במסגרת מאמציהם אלה נכללה גם בקשה מצרית, לקיום טיסות ישירות לישראל משדה התעופה שארם א־שייח'. החלטנו, כדרך שגרה, שיש לבצע בחינה של אמצעי האבטחה במקום. לבדיקות האלה היו כאמור שני טעמים עיקריים: האחד, למנוע פיצוץ מטוס נוסעים גדוש ישראלים באוויר, והשני, למנוע חטיפה של כלי טיס וריסוקו על נוסעיו מעל יעד אסטרטגי במדינה. מדובר בשני תרחישים שהיווצרותם עלולה לייצר מצב של גיהינום עלי אדמות, לזעזע את שתי המדינות ולהסלים לכלל מצב פוליטי מדיני בינלאומי מסוכן ביותר.

הנחת העבודה הייתה שבחינת שדה התעופה בשארם ואישורו עלולים להיות צעד רגיש ובעייתי, מאחר שבסיני השתולל עדיין טרור של מגוון פלגים השייכים לג'יהאד העולמי וסדרי הביטחון המצריים, כפי שהכרנו משדה התעופה בקהיר, לא היו מהמשופרים. תיארנו לעצמנו שאם ממצאי הבדיקה לא יאפשרו את אישור הטיסות, המצב עלול להעיב על מערכת היחסים בין שתי המדינות.

עקב רגישות ומורכבות הבחינה ובמבט צופה פני עתיד, יצאתי בעצמי לבצע את בדיקת השדה. ירדתי לאילת ומשם במטוס פרטי קטן המראנו, הטייס ואנוכי, לשדה התעופה שארם א־שייח'. הטיסה בגובה 8,000 רגל הציקה לי מאוד, עקב הלחץ האטמוספרי ששרר בכלי הטייס וירידה בלחצי האוויר והחמצן ששררו במטוס בהעדר מנגנון דחוס. אוזניי כאבו לי מאוד, כך שלא עלה בידי ליהנות מיפי הנוף הנשקף מחלון המטוס.

ברגע שנגעו גלגלי המטוס במסלול הנחיתה, בחום של ארבעים מעלות, פגשתי במנהל השדה, שבירכנו כמקובל בנימוס מופגן ועמד בתוקף על כך שיצטרף לסיור עם אנשי המקצוע הכפופים לו. כבר בתחילת הביקור ועל בסיס התרשמות ראשונית, הבנתי את אשר לפניי. נוסף על טכנולוגיות הדמיה מיושנות שהופעלו בשדה, הציגו לי מארחיי גם כלב הרחה שחור, כחוש ומדובלל שיער, שמשימתו היא לאתר חומרי נפץ על בסיס הכוונה מקצועית. ואולם, כלב זה רבץ במלונה קטנה ורעועה, תשוש, רזה וצמא בחום הנורא.

כשירותו המבצעית (של הכלב) לא נראתה לי הגיונית בעליל, והערכתי כי לא ניתן להסתמך לא על טכנולוגיות השיקוף הקיימות בשדה ולא על כלב ההרחה, שיאתרו חומרי נפץ ביעילות הנדרשת.

ממצאי הביקור הצביעו באופן ברור כי הגם שנעשו מאמצים לעמוד בתקני האבטחה הבינלאומיים, ללא צעדי ביטחון נוספים ומשלימים, שייתנו מענה לרמת האיום המוגברת, לא נוכל לאשר למטוסים מצריים עם ישראלים רבים בתוכם לטוס משדה זה לישראל.

עיקר ההתנגדות נבעה מכך שהבחנו בתהליכים פרימיטיביים של בידוק ביטחוני ובבקרה רשלנית ובלתי מקצועית של הנכנסים לאזורים המוגבלים. מכאן גם נבע קושי רב בהתמודדות עם "האיום הפנימי", כלומר עם מפגע הנמנה על צוות השדה.

לאור כל אלה מסרתי מספר ימים מאוחר יותר למצרים דו"ח ממצא, ובו פניה לשדרוג מערכי האבטחה. בקשותינו התקבלו במצרים בזעם רב ובאי רצון מופגן לבצען, גם מכיוון שנדרשה הקצאת משאבים מסוימים לקיימן וגם משום שערוותם הבלתי מקצועית נחשפה.

בצד כל אלה הופעלו עליי לחצים ממשרד החוץ וממשרד ראש הממשלה להתגמש, ולשנות את רוע הגזירה. לחצים אלה באו לידי ביטוי הן בכעס שהופנה כלפיי במסגרת דיוני הערכת מצב והן בדרך של הטלת ספק באשר לקביעותיי המקצועיות, שמא שגויות הן. לא התפשרתי, התעקשתי על "קוצו של יוד" ועמדתי על ביצוע כל ההנחיות שעלו בביקורת. לא יכולתי להיעתר ולהתחשב בניסיונות השכנוע והבקשות שהופנו אליי, מאחר שהייתה ברורה לי התוצאה הנוראה העלולה לנבוע מכשל אבטחתי אפשרי .

מספר חודשים מאוחר יותר, בשעות הבוקר המוקדמות של ה־31 באוקטובר 2015, המריא משדה התעופה שארם א־שיח' מטוס איירבאס של חברת התעופה הרוסית מטרוג'ט, בדרכו לסנט פטרסבורג. כשעה לאחר המראתו, בהיותו מעל חצי האי סיני שבמצרים, נעלם המטוס ממסכי המכ"ם ושבריו נמצאו מאוחר יותר. כל 224 הנוסעים ואנשי הצוות נספו.

ככל הידוע, למטוס הוחדר בשארם א־שייח' מטען חבלה, על ידי מחבל תומך המדינה האסלאמית, שהייתה לו גישה לשטחים מוגבלים בשדה התעופה. האסון זעזע את כל מי שעסק בסוגיה והדגיש פעם נוספת את חשיבות ביצוע הפיקוח והביקורות אחר יעילות סדרי האבטחה בשדות תעופה בחו"ל.

על אף הפרסומים על כך שהפיגוע במטוס הרוסי בוצע בהשראת דאע"ש, כנקמה על תקיפות חיל האוויר הרוסי את יעדי הארגון בסוריה, הנושא לא אומת מעולם, והארגון שתמיד לקח אחריות ודאג לפרסם כל פיגוע שתק במקרה זה, כנראה לנוכח החשש מתגובת הנגד האיומה הצפויה של הרוסים לאירוע.

אין בליבי ספק שלו אישרתי לטיסות גדושות ישראלים, לפעול משארם ארצה, הן אלה שהיו קרוב לוודאי היעד למפגעים והאסון שהתרחש במטוס הרוסי, עלול היה להתרחש במטוס שהטיס המוני ישראלים מסיני לנתב"ג. מעולם לא קיבלתי החלטה טובה יותר, נכונה יותר .

מקרה זה הוא אירוע מובהק שבו מערך אבטחת התעופה של ישראל סיכל קרוב לוודאי פיגוע טרור אווירי כלפי אזרחי ישראל. פעולת הסיכול נעשתה על בסיס טכניקה של ניהול סיכונים, במסגרתה מזהים סיכונים פוטנציאליים, מעריכים את משמעותם, את עוצמת הנזק הנשקף מהם, את הסתברות התרחשותם ונערכים לטיפול בם.

גופי האבטחה בארץ ובחו"ל למדו להוקיר עשייה זו שלנו. בעקבות המקרה זכיתי לחיזוק חיובי, תמיכה ועידוד בלתי מסויגים גם משלטונות ביטחון התעופה האמריקאים (TSA), שממצאי בדיקתם את שדה התעופה בשארם היו זהים לאלה שלנו. עבודתי בתחום נעשתה אותה עת קלה הרבה יותר. הייתי בטוח בעצמי, חשתי אמונה בצדקת הדרך ומכאן שפחת הצורך להוכיח. קיננה בי תחושה שהעיקרים שעל פיהם פעלתי הם נכונים וצודקים והייתי בהחלט מוכן לקראת האתגרים הבאים. בהחלט חוויתי קשר ישיר בין נחישות והשקעה להצלחה. אירוע זה היה כנראה אחד המשמעותיים ביותר בחיי המקצועיים.

החיים כסרט

העיירה טרטאקוב הממוקמת במזרח פולין, כשלושים קילומטרים מהגבול עם אוקראינה, מנתה בתחילת המאה העשרים כ־1,500 אזרחים, רובם יהודים.

זו עיירת הולדתו של אבי, חיים שליין, שהשליטה בה התחלפה בין מעצמות ומדינות. בתחילת מלחמת העולם הראשונה ותחת השפעת השלטון הרוסי, נעשו ביהודי העיר פרעות על ידי קוזקים וצ'רקסים, שבמהלכן נרצחו עשרות רבות של יהודי המקום על רקע אנטישמי.

גם החיילים הפולניים שפלשו לעיירה ב־1919 פרעו בתושביה, ולמציאות לא פשוטה זו נולד אבי ביוני 1922. ילד שלישי להוריו, מבית דתי, שלמד בחדר, בנו של בעל חנות נעליים קשֵה יום. בעיירה התנהלה בעת ההיא קהילה יהודית, שפעלה בניסיון לשקם את עצמה לאחר הפרעות שעברה, תוך כדי ניסיון לשוב למסלול חיים תקין.

כבר ב־1931, עוד טרם תחילת מלחמת העולם השנייה, הבינו בני המשפחה, שלא יוכלו להישאר במקום ולהמתין לבאות והחלו לנוע מערבה. מסלול זה שעשו אינו ייחודי רק להם בלבד, אלא אפיין גם יהודים רבים אחרים, שהיגרו ממדינה למדינה בתקופה שבין שתי מלחמות העולם. בדרכם הגיעו לווינה שבאוסטריה ושם התיישבו וניהלו חנות מכולת קטנה. ב־1938, כאשר אוסטריה סופחה לגרמניה, עזבה המשפחה את וינה, כל אחד בנפרד, כדי לברוח מהמציאות האיומה שציפתה להם.

אבי שהיה נער בן שבע־עשרה נמלט עם אמו לצרפת, לבלגיה ושוב לצרפת, ובסופו של דבר הגיע בגפו למחנה פליטים בשוויץ — שם שהה עד תום המלחמה. בדרך זו או אחרת הצליחו כל בני המשפחה לחמוק מציפורני

המרצחים הנאצים. עד היום לא ברור לי במדויק מסעו הלא אנושי והדרמטי של אבי, שהובילו מגבול פולין המזרחית לצרפת, לבלגיה ולשוויץ.

כנער צעיר נע באירופה כפליט, שכל תקוותו היא לחיות ולשרוד את הרגע. כל יום שחלף היה נס עבורו. לאחר הגיעו למרסיי שבצרפת, מצא פתרון מקורי כדי לחמוק מהשלטונות המקומיים.

מדי יום התגנב והסתתר בבתי קולנוע, שם ישב לצפות בסרטים מההקרנה הראשונה עם בוקר ועד לחצות הליל, עת הסתיימה ההצגה האחרונה. חיילים ושוטרים שחיפשו פליטים חסרי תיעוד וזהות, שהסתתרו במקומות שונים בעיר, פסחו משום מה על בתי הקולנוע — כך שכל סרט היה עוד פיסת חיים בעבורו. למעשה, הוא חי בסרט כדי לשרוד, אלא שלכל סרט יש גם סוף.

משתפי פעולה עם הנאצים חיפשו יהודים שהסתתרו והסגירו אותם, מי תמורת כיכר לחם ומי תמורת דבר ערך אחר. באחד הימים, בעודם מחפשים יהודים, גילה אחד ממשתפי הפעולה את מקום מסתורו של אבי בבית הקולנוע. הוא מסר מידע זה לנאצים וכך נתפס והועבר למחנה עבודה.

אבי הבין את הצפוי לו וכי לא יוכל לשרוד במקום, וכעבור יום אחד בלבד מצא דרך להימלט ממחנה העבודה. במהלך בריחתו מצא מסתור למספר חודשים בבית משפחה כפרית, שהלינה אותו באסם תבואה, בתמורה לעבודתו כפועל פשוט בחווה. מאוחר יותר הצליח לחצות את הגבול ולהגיע לשוויץ, ושם שהה עד תום המלחמה במחנה פליטים, שבו רוכזו צעירים יהודים, רובם יתומים .

הוריי מעולם לא סיפרו לי בצורה מסודרת את קורות חייהם — מעשה "שורשים" לא היה נהוג אותה עת כפי שמקובל כיום, וכל המידע שרכשתי אחר הקורות אותם בנתיב חייהם נבע מאחי יאיר, ומליקוט שיחות מקריות ומקוטעות עם בני משפחה אחרים .

אבי עלה ארצה משוויץ ב־1945, כשלושה שבועות לאחר תום מלחמת העולם השנייה, ישירות לקיבוץ עמיר שליד ראש פינה, ושם פגש באמי אלפרידה ברוצינר, לימים שושנה, שגם היא עלתה ארצה באותה עת.

אמי, ילידת אוסטריה, 1925, נמלטה לשוויץ עם בני משפחתה כחודש לפני ליל הבדולח, כאשר אוסטריה סופחה לגרמניה ב־1938. במדינה זו התגוררה המשפחה כשבע שנים, שבמהלכן סבי, שהיה מעורה בפוליטיקה הפנימית, עבד כעיתונאי לפרנסת המשפחה.

הוריי, שהיו בין הבודדים שקיבלו אשרות עלייה לישראל, הגיעו ארצה בסמיכות תאריכים עם צעירים נוספים ממסגרות השומר הצעיר, ויועדו ליישב קיבוץ חדש שהוקם, עמיר, שם גם באו בברית הנישואין במרץ 1946.

במאי 1948, כאשר פרצה מלחמת השחרור וצבאות ערב פלשו לתוך שטחה של מדינת ישראל שאך נולדה, נשלחו הוריי, עם עוד עשרים גברים וארבע נשים, להגן על קיבוצי הדרום והנגב הצפוני, שהיו קרובים לקווי החזית.

נפל בחלקם לאייש את המשלט הצבאי "חזלי", הנמצא חמישה־עשר קילומטרים דרומית לבאר שבע — שם שהו עד תום מלחמת השחרור.

הימים היו ימי מתיחות, ליווי שיירות ואבטחת דרכי הנגב. המשלט היה חפור מבונקרים ומקלטים והוחזק בתנאי מצור. שגרת היום־יום התמקדה בהגנה על המשלט והבאת מים במכלים מתחנת המשטרה הבריטית בביר אסלוג'.

נוסף על כך, פעלו הלוחמים לליווי שיירות אספקה. באחת הפעמים נפתחה אש לעבר טנדר ההובלה שהיה בדרכו מ"חזלי" לבית אשל ובנס לא היו נפגעים. במקרה אחר נורו יריות לעבר טנדר שנסע בכיוון ההפוך, בסמוך לוואדי מרתבה — נוטר אחד נהרג ושלושה נפצעו.

באחד הימים, בעודם מנהלים את שגרת החיים במשלט, שקדה אמי על הכנת ארוחת הצהריים ללוחמים, והדליקה לשם כך את הפרימוס שהיה ברשותם וניסתה לווסת בו את האש. לפתע נשמע פיצוץ עז. "הפגזה?" שאלו הלוחמים, מנסים להבין מה מקור הפיצוץ, ואולם תוך מספר שניות הבחינו באמי השרועה על הרצפה פצועה ושרופה בכל חלקי גופה מהפרימוס שהתפוצץ בפניה. היה ברור שחייבים לפנותה לבית חולים במרכז הארץ. אמי, שהייתה בת 23 ביום פציעתה, המתינה פצועה משך יום שלם לפינוי. חבריה ניסו לטפל בה ככל יכולתם, ממתינים למטוס הקטן שאמור היה להגיע ולחלצה לשדה דב ומשם לבית החולים "הדסה" בתל אביב.

לאחר המתנה מייסרת מכאבי הכוויות, נחת מטוס קל שהוטס על ידי עזר ויצמן, לימים מפקד חיל האוויר, שר בכיר בממשלה ונשיא המדינה, שאותה עת ביצע בין היתר גם גיחות אספקה וקשר עם יישובי הנגב הנצורים בדרום .

לאחר חודש ומחצה של אשפוז והחלמה מכוויות קשות בבית החולים, שהיה מלווה בהזרקות בלתי פוסקות של פניצילין ומורפיום, נשקלה אפשרות להטיס את אמי לארה"ב לשם ביצוע השתלת עור — הליך שלא בשל דיו בנסיבות שאינן ידועות לי.

אמא סבלה כל חייה מסימני הכוויות שלא הגלידו באופן מושלם, דבר שהציק לה מאוד הן בהיבט האסתטי והן מבחינת הכאבים שליוו אותה כל חייה במקומות הפגועים.

חלפו שנים והמעגל עם עזר ויצמן נסגר. בנו, שאול ויצמן, היה חייל בפלוגה שבה נמניתי על סגל מפקדיה. באחת ההצבות במוצבי התעלה — "הכפר", ירה צלף מצרי בשאול בראשו ופצע אותו קשה.

ביקרתיו בבית החולים ושם פגשתי את עזר וראומה ויצמן. עמדתי לידם, מביטים בבנם הפצוע. "כמה מתעתע הגורל," אמרתי להם, "במלחמת השחרור, אתה, מר ויצמן, חילצת בטיסה את אמי לאחר שנפצעה במשלט בנגב, ועכשיו אני, בנה, עומד ליד מיטת בנכם הפצוע שנמצא בבית החולים".

כור מחצבתי

בתום מלחמת השחרור פורק ונעזב משלט "חזלי". הוריי הצטרפו לגרעין התיישבות בקיבוץ נחשונים, ושם התנהלו חייהם על בסיס מסגרת סגורה שווה לכל נפש, כלומר מערכת קיבוצית שיתופית. לאחר מספר חודשים עברו לרמת השרון, שהייתה אז עדיין מושבה קטנה וצעירה. הניתוק מהקיבוץ נבע עקב בחירת הוריי לחיות במסגרת חיים פרטית משלהם והעדפתם דרך חיים זו, על פני השיתופיות שהייתה נהוגה אותה עת בקיבוץ. קרוב לוודאי שסיבת העזיבה העיקרית נבעה מאופייה של אמי, שלא השכילה להסתגל לחיי הקולקטיב.

הוריי היו ציונים סוציאליסטים מובהקים ואנשי עמל, שראו עצמם בני התנועה הקיבוצית. הם תמכו במפלגת מפ"ם — מפלגת הפועלים המאוחדת, מפלגה ציונית חלוצית ואידיאליסטית, שמאלנית קיצונית בדעותיה, שהוקמה ב־1948, חרתה על דגלה מדיניות פרו־סובייטית ודגלה בפולחן האישיות של סטאלין עד יום מותו. זכורים לי מפגשים פוליטיים סוערים רוויי מאבקים אידיאולוגיים שהתקיימו בביתנו, שבמסגרתם הייתי עד לוויכוחים קולניים, להשקפות מנוגדות ולקרעים ושסעים, שגרמו לכעסים וניתוק מחברים.

חייהם, ובפרט חייה של אמי, היו רצופי מאבקים אידיאולוגיים בלתי מתפשרים על עקרונות שהאמינה בהם, ובעיקר על ערכים כמו צדק סוציאלי, פיתוח חקלאות, עבודת אדמה, שפה ועבודה עברית. ראוי לציין כי ערכים אלה לא הפריעו להוריי להיות קפיטליסטים עצמאיים ולהעסיק פועלים ערבים בתנאי שכר מחפירים שהיו נהוגים אז.

ברמת השרון, שהייתה מושבה צעירה בעלת אופי חקלאי, עבדו ההורים לפרנסתם כחקלאים שכירים בתחום גידולי השדה. לאחר שרכשו מעט ידע וחשו בטוחים בעצמם, החליטו לעבד בעצמם שטחים חקלאיים ולשם כך שכרו פיסות קרקע שהתאימו לגידולי ירקות.

העבודה התבססה על ניצול שטחי אדמה קטנים, תוך שימוש בכמות מצומצמת של תשומות חקלאיות, ללא השקעות מיותרות ותוך שיווק של התוצרת שהתקבלה לשוק הסיטונאי בתל אביב.

בעיניים כלות הבטנו בתמורה הזעומה שניתנה לנו כמגדלים עבור המטען שפרקנו, בהשוואה למחיר המופקע שנגבה על ידי סוחרי השוק מבעלי החנויות.

כל השנים חיינו בתודעת מחסור וצניעות בתנאים הדלים של אז. אבי עבד עבודה פיזית קשה סביב השעון ואמא עבדה כעקרת בית והייתה קשובה לצרכינו. יחד עם זאת זכור לי כי אמא התגייסה למאמץ הכלכלי המשפחתי ומצאה עבודה בבית חרושת לחבלים "ירושלמי". ברקע היה חסך תמידי ותנאי אי־ודאות כלכליים. מעולם לא חשתי עצמי עני חלילה, גם לא היינו ממש כאלה, ואולם כל העת הייתה המְתנה לכסף שייכנס לקופת המשפחה מיבולי השדה.

כזכור, מראשית שנות החמישים ועד סופן הונהגה על ידי הממשלה מדיניות צנע, שעיקרה הגבלת רכישה של מזון, שנקנה תמורת נקודות ותלושים שחילקה הממשלה. מטרת המדיניות הייתה להבטיח רמה מינימלית של תזונה, דיור ובריאות לכל תושבי המדינה. על רקע זה חונכנו שאוכל לא נועד להנאה אלא להתגברות על יצר הרעב, ומכאן שהיה צריך לאכול את כל אשר בצלחת עד תומה ולא להשאיר בה דבר.

מדי יום נשלחתי לצרכנייה, חנות המכולת המקומית, כדי להביא חצי כיכר לחם שחור, מרגרינה למריחה ודג מלוח. הלחם השחור היה זול יותר מהלבן ובאותם ימים מכרו גם חצי כיכר. בשר לא היה בבית, למעט רגלי תרנגולות וגרוגרות למרק. גידלנו ירקות בחצר הבית לתצרוכת המשפחה, מחשש למחסור במזון. בבית הונהג אורח חיים חסכני והסתפקות במעט.

בגיל שתים־עשרה לערך הודיע לי אבי כי מעתה ואילך אעזור בעבודת השדה, אף שהלכה למעשה כבר ביצעתי מספר בלתי מבוטל של עבודות מעין אלה.

בעיני הוריי הייתי מספיק בוגר לשמש כוח עזר לפרנסת המשפחה ועבודה כאמור לא חסרה. עברתי מסלול למידה שאת רובו כמובן הכרתי, אולם כעת היה עליי לדעת גם לבצע בעצמי את הפעולות הנדרשות: חריש, זריעה, השקיה, דישון, חיטוי קרקע, הדברת מזיקים, תיחוח ערוגות, הדליה, אסיף, טיפול בתוצרת אחר הקטיף, מיון, אריזה, שיגור התוצרת וכד'.

קיבלתי בהבנה רבה את חלקי כילד בכור, לעבוד ולסייע במשק הבית לרווחת המשפחה. וכך, במקביל ללימודיי בבית הספר היסודי ולאחר מכן בתיכון "הכפר הירוק", סייעתי ככל שנדרשתי והתייחסתי לעניין זה כדבר מובן מאליו. המטרה הכללית הייתה להפחית מהעול שרבץ על כתפי אבי, עליו היה מונח כל כובד האחריות לפרנסת המשפחה.

אחת העבודות כבדות המשקל שהוטלו עלי היה לטפל בחממות גידול הצמחים. ישנם גידולי ירקות שיש צורך לזרוע אותם תחילה בחממה סגורה וכשהזרעים נובטים ומתפתחים לצמחים, להעבירם לערוגה רגילה.

חממות אלה נועדו למתן את פגעי הטבע בצמחים הרכים. הן נבנו מתבניות עץ גדולות שכוסו בדלתות זכוכית, אותן הסרתי עם בוקר כשזרחה השמש וסגרתי בערב כשהתקרבה צינת הלילה. כדי להקל על הצורך המתמיד לפתוח ולסגור את החממות בהתאם לתנאי מזג האוויר, הן מוקמו סמוך לביתנו, על חלקת אדמה פנויה שלא הייתה שייכת לאף אחד מהשכנים. ואולם בחלקה זו שכן גם אוצר בלום אחר, מגרש הכדורגל הפרטי שלי, בו נהניתי לשחק ברגעי הפנאי .

אין לתאר את סערת הרגשות והקולות הפנימיים הסותרים שהתרוצצו בתוכי, טרם החלטתי להקים את החממות על רוב רובו של מגרש הכדורגל. נותרה לי רק פיסת קרקע קטנה גם למשחק האהוב עלי. הרצון שלי למשחק הכדור גרם לי לנקוט אמצעי זהירות חריגים, כדי למנוע מהכדור ליפול על החממות ולנפץ את הזגוגיות שמעליהן. אולם לא תמיד הדבר עלה בידי, ולא אחת נשמע קול נפץ של זכוכית ולאחריו השתררה דממה מוחלטת. באותם רגעים עצמתי את עיניי לרגע כדי לא לראות את הנזק שנגרם, ולאחר מכן התחלתי במלאכת איסוף

השברים ותיקון החלון. מהר מאוד למדתי כי כשאתה שובר משהו, רק אתה אמור לתקן זאת.

נער מתבגר הייתי, צברתי מיומנות מקצועית וניסיון רב בענפי החקלאות השונים. חשתי כבעל ערך עצמי רב, וכמי שמעשיו היו בעלי משמעות וחשיבות רבה, מאחר ותרמו לפרנסת המשפחה — החקלאות הייתה אצלי בנשמה.

אחד הרגעים המרגשים עבורי היה כשהותר לי על ידי הוריי לנהוג, ללא רישיון, בטנדר המשפחתי מדגם סוסיתא — רכב ישראלי שיוצר בישראל בשנים 1978-1960. היתר הנהיגה בינות לשדות משקי החקלאים היה חלק מהתרת רסן כללית בה נהגו הוריי כלפיי ונסך בי תחושה עילאית של הגשמת חלום ופיצוי הולם לכול.

מדי צהריים סייעתי לאבי בעבודת המשק ולמדתי שיעור בכלכלה חקלאית, שהושתתה על היצע וביקוש. כשגידולי השדה עלו יפה התברר כי גם לאחרים הייתה עונה מוצלחת ובשוק הסיטונאי שבתל אביב, ששיווק כעשרים אחוז מכלל צריכת הפירות והירקות במדינה, נוצר עודף של אותם ירקות, באופן שגרר צניחת מחיר עקב היצע רב מדי.

לעיתים, מרוב עודף היצע של ירקות העונה שנערמו על ה"רמפות" בשוק הסיטונאי, מחירי הירקות ירדו לשפל ולא הייתה ברירה אלא להשמיד את היבול ולקבל תמורה אפסית. זה היה מחזה נורא — השמדת יבול שעליו עמלנו עונה שלמה גרמה לנו למפח נפש בל יתואר, לא יכולתי להביט בעיני אבי שהביעו את כל הצער שבעולם — כבר אז הבנתי בתוככי נפשי את אשר עבר עליו. אירעו גם מקרים שבהם ראיתי סוחרים משוחחים עם אבי על עסקת "דמאן" אפשרית, כלומר שעבוד כל יבול השדה, עוד טרם הבשיל. ההתלבטות לא הייתה פשוטה, שכן אפשר היה למכור את היבול העתידי עכשיו ולהרוויח כסף לאלתר, או להסתכן ולקטוף את היבול בסופו של תהליך הגידול ולשווקו בעצמנו, כאשר אין ודאות מה נקבל תמורתו ומה יהיה המצב בשוק באותם ימים — התלבטות קשה ומורכבת שהשפיע גם על מערכת היחסים בבית לאור הדעות השונות של הוריי.

ימי ילדותי היו מרתקים, שמחים ואיכותיים ונהניתי מכל רגע. נולדתי בכפר סבא ב־5 במרץ 1950, בן בכור למשפחה חקלאית חילונית. עברתי ילדות באווירה פטריוטית, אזרחית וחילונית גאה ברמת השרון, ללא שורשים עמוקים ביהדות. באותה תקופה איני יכול להיזכר אפילו באפיזודה שלילית אחת יוצאת דופן, שראוי להתעכב אודותיה. בגרתי במושבה של אז, בקרב משפחה שהתנהלה בצניעות שאפיינה אז את רוב תושבי המדינה .

במהלך השנים לא מילאתי אחר תקוותיה של אמי להגיע להישגים בלימודים, אף שישבה איתי במשך שעות על הכנת שיעורי הבית — מצב שציער אותה עד מאוד. תמצית הדברים — למעשה חשתי שהיא התביישה בי, בהתנהגותי ובציוני הדלים .

הייתי ילד שובב — אפשר לומר פרחח לא קטן, שמשמעות חייו הוענקה לו במידה רבה מהעולם החיצון, מהרחוב. ילד שבלט במעשי קונדס, גדל בבית חקלאים עמלים, מסורים למשפחתם וטרודים בפרנסתם.

בבית הנהיגו חינוך עברי סגפני מחמיר. לא היו גינוני חום וחיבה מוחצנים — הכול תכליתי. ביטויי אהבה מופגנים לא היו נהוגים אותה עת, לא בביתנו ולא בבתיהם של חבריי.

המרחב הפתוח והאין סופי של שדות רמת השרון, הנוף הפסטורלי והאוויר הצח יצרו אצלי תחושה של חופש, ונטעו בי את הביטחון לבצע מדי פעם מעשי קונדס, שהכעיסו במובן מסוים את הוריי, שדגלו בחינוך קפדני, יציב ומהוגן. העיסוק הבלתי פוסק שלי בכדורגל לא מצא חן בעיני הוריי מאחר שראו בו משחק אגרסיבי שנלוו אליו ביטויי אלימות במגרש ומחוצה לו. ואולם הם לא ידעו כיצד לשים סוף לתופעה.

יום אחד קראה לי אמא וביקשה שאשב לידה. תחילה לא הבנתי מה מצפה לי. היא ניגשה לפטיפון, שהיה רק בבתים מעטים באותם ימים, והבהירה נחרצות: "עכשיו נשמע רצף של סימפוניות קלאסיות". מדובר היה בפרקי נגינה מתוך הצגות או מחזות מבית היוצר של בטהובן, ברהמס, באך, ויוולדי ואחרים. ישבתי והאזנתי בחוסר סבלנות. העדפתי את המרחבים שבחוץ, אולם חששתי להמרות

את פי אמי. כך ישבתי בשקט והאזנתי ליצירות השונות שהתנגנו להן לאורך זמן, עד סיומן. אירוע זה חזר על עצמו מעת לעת, עד שצלילי הנגינות נטמעו בראשי ויכולתי לזמזמן ללא כל בעיה.

באחד הימים נרכש פסנתר כנף מרשים, ככל הנראה יד שנייה. הפסנתר הוכנס אחר כבוד לביתנו, כדי להשלים את האווירה התרבותית שאליה חתרו הוריי. אבי היה זה שלמד לנגן על הפסנתר, שתפס חלק נכבד מפינת הסלון.

אותי הקלידים לא משכו, גם לא פטיפון להאזנה לקונצרטים, וגם לא היצירה לפסנתר "לאליזה" של בטהובן, שאבי שב וניגן אותה מעת לעת. או אז אמי החליטה שיש צורך להשלים את חבילת התרבות עם ספרי אומנות ובהם מיטב צילומי יצירות אומני העולם בפיסול וציור. כך התוודעתי לפיקאסו, מיכלאנג'לו, רודן, לאונרדו דה וינצ'י, סלבדור דאלי ואומנים נוספים. בדרך זו התאפשרה לי הצצה חסרת תקדים לאורח חייהם של הוריי. גדלתי בבית תרבותי — הוריי יצרו את הבית המנומס הייקה המושלם בעיניהם, אשר בו דיברו גרמנית ונהגו דייקנות, נוקשות והרגלי חיים ומזג מערב אירופאים.

אך דבר אחד חשוב לא היה בבית, אולי חשוב יותר מהפסנתר, הספרים והיצירות המוזיקליות — לא היו חיבוק, נשיקה, מילת עידוד, מחמאות וכד', כל אלה לא היו בתפריט הביתי.

למדתי בבית הספר היסודי ברמת השרון. מדי בוקר עם הילקוט על הגב צעדתי על כביש שהיה משובש ומרוצף מחלוקי נחל חלקים, שהכאיבו לי בכפות הרגליים. כשהגעתי לכיתה הנחתי את המחברות על השולחן, הבטתי החוצה מהחלון למרחב, וכעבור מספר משפטים שאמרה המורה הפסקתי לגלות עניין בנאמר ומחשבותיי נדדו להן למחוזות רחוקים. ראיתי בבית הספר ובלימודים שדה מוקשים. בתעודות הסיום שקיבלתי צוינתי כ"בעל יכולת גבוהה שאינה ממומשת". ראיתי בכך מחמאה, יש לי יכולת גבוהה, שוודאי יבוא יום ואממשה.

כילד שגדל בשדה הפתוח ביליתי את רוב שעות הפנאי שלאחר הלימודים בסביבה השכונתית ולא שקדתי על לימודיי, כדורגל מילא את כל עולמי.

"השכונה" שהייתה סביבת המגורים הסמוכה לביתנו הייתה למעשה אוסף של בתים לא ממש מודרניים, בלשון המעטה, שבהם התגוררו משפחות קשות יום מתפוצות שונות. דלתות הבתים מעולם לא ננעלו, החצרות היו ללא גדרות תוחמות והכבישים היו נעדרי מדרכות ולעיתים אף ללא אספלט.

ההבדל בין חבריי שהיה ברשותם מעט כסף ובין חסרי האמצעים לחלוטין לא היה כה גדול, שכן בסך הכול רובם ככולם הגיעו ממשפחות עניות. חבריי לשכונה ולמשחקים היו ילדים ממגוון שכבות הגילים והעדות.

משחקים, כמובן, לא קנו לנו, לכן יצרנו אותם במו ידינו כיד הדמיון הטובה עלינו והם היו מרכז חיינו המאושרים. שיחקנו במשחקי ג'ולות, גוגואים, העפנו עפיפונים, התאמנו בטניס שולחן, שני דגלים, כדורגל, מחניים, חמש אבנים, ארצות, פוגים, קלאס וכד׳ .בצד כל אלה נטלתי חלק פעיל בתנועת "הנוער העובד והלומד". גולת הכותרת הייתה טיולי השטח והפעולות שנמשכו מספר ימים בחורשות ובדיונות השונות ברחבי הארץ. אין בליבי ספק שמחנות האוהלים שהקמנו בשטחים פנויים, הסדר, הניקיון והמשמעת החצי־צבאית קסמו לי ביותר והיו אות לבאות לקראת השירות הצבאי. זו הייתה ילדות מאושרת.

בבית הספר הייתי ספורטאי מעולה וניחנתי ביכולות יוצאות דופן בכל מקצועות האתלטיקה הקלה, ובמיוחד בקפיצה לגובה. היו לי הישגים יוצאים מן הכלל בהשוואה לבני כיתתי והשכבה כולה. בכל מקצועות ספורט אלה התעליתי על עצמי וחשתי ש"נגעתי בשמיים."

בהפסקות שבין השיעורים מתחנו חבל בין שני עמודים ואני דילגתי מעליו. תלמידים עמדו במרחק מה, מביטים בהשתאות כמו ממתינים למופע. "הוא יצליח", "הוא לא יצליח", נשמעו קריאות מקהל התלמידים שנאסף סביב לראות את האטרקציה של היום — האם אצליח לקפוץ מעל החבל שנמתח. רצתי בכל כוחי, מתחתי את רגליי, וקפצתי מעל לחבל לקול מחיאות הכפיים וקריאות העידוד של הילדים. קהל המעודדים נסך בי התרגשות פנימית ותחושת סיפוק רבה. להערכתי, ועם כל הצניעות כבר בתקופה זו היו לי כישורים ומיומנויות חברתיות בלתי מבוטלות. עם השנים זכיתי לעשרות תעודות הוקרה ומדליות על

יכולותיי בתחומי הספורט השונים. היכולות הפיזיות שבי והשאיפה למנהיגות שפיתחתי בבית הספר היסודי ובתיכון, סייעו בידיי רבות במהלך שירותי הצבאי.

אחד הדברים המרתקים שחוויתי ושהציתו את הדמיון הילדותי שבי היה דמותו של בוריס הענק, שומר השדות האימתני והחזק שעלה מרוסיה והתפרנס משמירה על שדות חקלאי רמת השרון.

תחילת שנות החמישים התאפיינה בגל גניבות של תוצרת חקלאית משדות המשקים, והיה צורך בשמירה והרתעה מפני חמסנים.

בוריס התאים למשימה — היה לו שפם עבות שעיטר את פניו, תמיד בלתי מגולח, חבש כובע רחב שוליים, היה רזה, גבה קומה והצטייר כאיש אמיץ ביותר. בוריס רכב על גבי סוס זקן ותשוש, על ברכיו היה מונח רובה ארוך קנה עתיק, למותניו חגורת כדורים וחרב באבנטו. הוא נראה לי כמו אביר או לוחם מהעת העתיקה.

מוזי'ק היה כינויו. מדי ערב הגיע לבית הוריי, שוחח עימם מעט, התפאר בשירותו הצבאי במסגרת הצבא הרוסי כצנחן במלחמת העולם השנייה והמשיך בדרכו לעבר השדות החשוכים, כמו היה בוקר במערב הפרוע. הוא היה היחיד שנהג לשוטט ללא חשש בינות לגבעות, גם בלילות החורף הקודרים כאשר בחוץ היה כבר קר מאוד והרוח יללה והצליפה.

החרב, הרובה, מראהו הגדול, הרכיבה על הסוס, כל אלה יצרו אצלי רושם רב בל יימחה. הוא היה מושא להערצה. בלילות חלמתי עליו חלומות, ובהם אנו, בוריס ואני, מנהלים משחקי מלחמה.

מראה עיני הטעה אותי, הייתי מושפע מבוריס השומר הענק ולא שמתי לב לפער הניכר שבין הנראות החיצונית הפיזית המופגנת שלו, לבין מהותו הפנימית שהייתה דלה ופשוטה להחריד. טעות זו יצרה בי דחף חיקוי פנימי ובעקבות כך לא הייתה בליבי כל דילמה היכן אבקש לשרת במסגרת הצבאית — צנחנים הייתה הבחירה המועדפת עליי .

במבט מפוכח לאחור אני מבין שדמותו של בוריס הייתה מעושה, דרמטית, לא טבעית, מוזרה ומוגזמת, עד כדי גיחוך — ואולם אני לא הבנתי זאת אז.

האח "האחר"

כיום מקובל מאוד לדבר על קבלת האחר, השונה, ולראות את המיוחד שבו, תוך כדי שילובו בחברה. ואולם בצעירותי חייתי בתקופה שבה השונה נהדף החוצה, לעיתים בצורה אכזרית.

משפחות התביישו וחלקן אף ניסו להסתיר את השונה ככל האפשר. קבלת האחר הייתה רחוקה מאיתנו שנות דור, על כל המשתמע מכך.

שלוש שנים לאחר הולדתי בא לעולם אחי הצעיר יאיר, שהיה שונה ממני. לא שונה בהרבה, אך די היה בשוני זה כדי להפוך סדרי עולם בחיי המשפחה. הוא התקשה ביצירת קשרים חברתיים ובתקשורת מילולית בין אישית, נאיבי, ניחן באופי סגור, אדיש, קהה חושים, מסויג, חסר יכולת לבטא רגשות, קר מזג לחלוטין ואינו מישיר מבט. עם זאת, הוא לא פחות אינטליגנטי מאחרים ובעל מספר תכונות מעניינות: זיכרון מוחלט לפרטים שוליים, ידע כללי נרחב ביותר, יכולת פתירת תרגילים חשבונאיים מורכבים ותכונות מיוחדות נוספות.

יאיר ניחן בהתעניינות רבה בכל הקשור לקורות חייהם של הורינו. את רוב הידוע לי אודותם שאבתי משיחות ארוכות שניהלתי איתו. הוא זכר את השתלשלות האירועים המשפחתיים, מועדים מדויקים וכל פרט הנוגע לחייהם .

עקב התנהלותו השונה, חבריי לכיתה הפנו לעברי קריאות גנאי והטיחו בי כינויים מעליבים שאיני שוכח עד היום. לא הייתה בהם כל רגישות לחלש. אצלי ההרהורים, התחושות והרגשות היו בשיאם ולעולם לא אשכח שאלה נוקבת

בנושא שהפניתי לאמי אין ספור פעמים ואולם ולא נעניתי ולו פעם אחת — כנראה שהיה לי אתה בנושא זה "סיפור לא גמור."

ויתרתי על פנטזיה שקיננה בי, לקיום מערכת יחסים אחרת כנהוג בין אחים ופיתחתי תחושת ניכור פנימית כלפי אחי. לאור המצב שהתהווה והתנהגותי המרדנית, החליטו הוריי ומוריי כי אני אמור לקבל טיפול. "אתה תפגוש מישהי שתדבר איתך," הסבירה לי אמא. הופניתי לאישה שחשתי את ניכורה אליי. רק לימים הבנתי שפגשתי ככל הנראה פסיכולוגית טיפולית. במפגשים עימה היא המתינה שאדבר ואני המעטתי. היו בינינו שתיקות ארוכות ומביכות. פסיכולוגים מחכים שהמטופל יספר את בעיותיו.

ואולם אני הייתי ילד מופנם, לא ידעתי ולא הכרתי את כללי המשחק. ישבתי בוהה, לא מבין מדוע היא לא שואלת דבר, למה אינה מדברת. ואם אינה מדברת, על מה אדבר אני? כך ישבנו מדי פגישה כשעה, בוהים זה בזו עד תום הזמן המוקצב, והלכתי. היא כמובן קיבלה את שכרה תמורת שתיקות אלה .

אמא הייתה עסוקה באחי במטרה לצמצם את תחושת השונות שבו וכדי לאפשר את קליטתו בחברה. היא לא הבינה שהאחר זה גם אני. היה קשה לי לשתף אותה שבעצם גם אני סובל, כועס, פגוע ומאוכזב — גם אני חלק מהבעיה. לא דיברתי על כך איתם והם לא דיברו איתי בעניין זה מעולם. הנושא היה בגדר טאבו ונשאר כך חקוק בזיכרוני.

הכפר הירוק

עקב ציוני הדלים, אפשרויות הלימוד בבתי הספר העל־יסודיים לא היו מרובות, בלשון המעטה. נוסף על כך, לא התעניינתי במקצועות טכניים הדורשים שימוש במכשירים מכניים, ולכן הפתרון המועדף נמצא במרחק קילומטרים ספורים מביתי — לימודים במסגרת בית הספר התיכון החקלאי "הכפר הירוק". בית ספר זה שילב לימודים עיוניים בלימודי חקלאות מעשית ועיונית, במסגרתו נמשכו הלימודים ארבע שנים, בסיומם ניתנה אפשרות להיבחן במטרה לקבל תעודת בגרות.

"הכפר הירוק" הוקם בשנות החמישים, במטרה להשריש בקרב בני הנוער שהתחנכו בו מכל קצות הארץ, ערכי ציונות, סוציאליזם וחלוציות באמצעות עבודת האדמה. לאחר שבועות של התלבטויות רשמו אותי הוריי לבית ספר זה.

בית הספר תפקד למעשה כפנימייה חקלאית וכבית חלופי עבור בני נוער רבים שנזקקו לכך. עיקר המאמץ הופנה ללימודי עבודות השדה, לחיי חברה, לפיתוח חיים עצמאיים, ולניהול מסגרות על ידי התלמידים.

כך למשל, תלמידים שימשו כסדרני עבודה, באו בדברים עם מנהלי המשק השונים וקבעו את סדרי הצבת התלמידים לעבודות השדה השונות. בכפר, כמו בבית הספר היסודי, לא הקדשתי תשומת לב יתרה ללימודים עיוניים. את מרצי תיעלתי לקבוצת הכדורגל ולנושאים שבהם השתלמתי והגעתי לידי התמחות

ייחודית. עבדתי כמקרין סרטי קולנוע בערבי שבת בחדר האוכל וכחשמלאי האמון על תיקוני ליקויים ברשת החשמל.

נוסף על פעילויות ייחודיות אלה הזדמן לי לבצע מכלול שלם של עבודות שדה, כגון קציר חיטה באמצעות חרמש ומגל, הידוק בור תחמיץ שבו נאספו מיני ירק באמצעות טרקטור D4 על שרשראות, העברת קווי השקיה באמצעות סוסה ועגלה, קטיף בננות ואבוקדו, הוצאת גזר וכד'.

התקופה השאירה בי את רישומה העז עד היום. אהבתי את השמש הקופחת, את השמיים הכחולים ואת זיכרון הריחות למיניהם, שגורמים לי עד היום תחושה נעימה וגעגועי ילדות. כך, למשל, אני מתבשם מריח שדה קצור, מזבל פרות, שדה חרוש, בור תחמיץ, ואפילו מבגדי וגרבי עבודה .

מהר מאוד התברר לי שמלבד עבודות השדה והלימודים המייגעים, שהיו חלק מרכזי מהוויית חיי הכפר, הייתה גם שמורה לי פינה חמה לקבוצת הכדורגל שלנו. הנהלת הכפר ראתה בעין יפה את השתלבותנו בתחרויות כדורגל עם בתי ספר אחרים. אנו התלמידים מצאנו פורקן ליצרים הסוערים שפיעמו בנו ונהנינו מכל רגע של משחק ואימון. פעמיים בשבוע התאמנו ובשבתות נסענו למשחקי ליגה. הייתי שחקן מהיר בעל משחק נוקשה ומשום כך תפקדתי בהגנת הקבוצה. הנבחרת פעלה בסיועו של מאמן שהיה מגדולי מאמני הכדורגל של ישראל באותה תקופה, שהקנה לנו גישות משחק שטרם הכרנו קודם לכן.

כשחקני הקבוצה זכינו בכבוד בל יתואר בקרב כל שכבות הנוער והבוגרים והתהלכנו כטווסים. מדי יום ראשון בעיתון הכפר נכתב פירוט מדויק של מהלך המשחק, שבו ייצגנו את הפנימייה בכבוד. משום שעדיין לא הייתי מוכר בשמי, הדביקו לי בעיתון את התואר "החוצניק מרמת השרון."

אחד הרגעים שאותם לא אשכח התרחש כשהשתתפנו באליפות כדורגל של בתי הספר התיכוניים. הוגרלנו לשחק מול קבוצת הכדורגל של גימנסיה הרצליה.

בנבחרת זו כיכב גיורא שפיגל, שחקן הפאר של נבחרת ישראל. הגימנסיה הגיעה לכפר עם אוהדים רבים, והחגיגה הייתה בעיצומה. ניבאו לנו תבוסה והשפלה. עמדנו מולם חדורי מוטיבציה, שיחקנו כשווים, אל מול הכוכבים, וניצחנו.

מי האמין שהנערים הבלתי מוכרים, מנצחים את הכוכבים הגדולים. במהלך המשחק חוויתי גם אפיזודה פחות משעשעת: שיחקתי כמגן ועמדתי מול גיורא שפיגל, שהיה שחקן אתלטי, שרירי וטכני מאוד. הייתי דרוך כדי למנוע ממנו לעבור אותי, אולם בהטעיה, שהתאמן עליה כנראה שנים, חלף על פניי בקלות כשהוא מכדרר את הכדור בין רגליי — איזו בושה זו הייתה עבורי.

כלי העבודה שבהם השתמשנו בבית אבי, כדי להביא את גידולי השדה לרמת גימור נאותה היו פרימיטיביים, בהשוואה לטכנולוגיות חקלאיות מתקדמות שהיו בידי מגדלים אחרים. כך למשל, כשהיה צורך לגפר את השדות באמצעות אבקת גופרית, התהליך בוצע באמצעות הליכה בין הערוגות ונעור גרב ניילון, שלתוכה הוכנס חומר האיבוק. פעילות זו, שנעשתה במשך שעות וללא מסכה, הביאה כמעט למותו של אבי. יום אחד הוא נמצא שרוע על הקרקע על ידי עובר אורח, כשהוא סובל מחנק ריאתי מוגבר. לאחר מספר ימי אשפוז בבית החולים חזר לפעילות שגרתית.

חריש השדות, למשל, בוצע באמצעות סוס שמשך מחרשה בעלת להב אחד, וכך תלם אחר תלם השדה כולו נחרש מדי עונה. את הגזר, השורשים והצנוניות שהוצאו מהאדמה היה צריך לשטוף טרם שיווק. מכיוון שמכונה לשטיפה מעין זו הייתה יקרת ערך, שטפנו את התוצרת באמצעות צינור מים פשוט שמילא חצי חבית ולתוכה הוכנסו הירקות.

לאור מצוקות אלה, וכדי להמחיש את עומק הידידות עם חברי לשכבה בכפר הירוק ואת רצונם לסייע לי ולמשפחתי, אביא אפיזודה אחת ובה תיאור הדברים כפי שהם זכורים לי. בין יתר העבודות שביצענו בכפר הירוק, לימדו אותנו להפעיל מכשור חקלאי מתקדם ואיכותי. על רקע זה מצאתי עם חבריי פתרון יצירתי להקלת מצוקות משפחתי בעיבוד השדות: העסקתם של חברי לכיתה

בשטחי החקלאות של אבי, תוך כדי שימוש אסור בכלי העבודה החקלאיים של בית הספר. כלים אלה הופעלו על ידי החבר'ה תמורת תשלום סמלי מסוים, בלי שהנהלת הכפר הייתה מודעת לכך שהתלמידים מצאו להם מקור הכנסה צדדי.

פעילות זו הייתה כרוכה בחשש מסוים מטעמים ברורים ועל כן ביצענו את המטלות הדרושות במהירות מקסימלית ככל הניתן ובהסתר. כך למשל את הטרקטורים נטלנו בערב יום שישי וזאת כדי לא "להעיר כלבים נמים", כשהעבודה עצמה התבצעה למחרת בשעות יום השבת — הכלים הוחזרו למוסך הכפר בערבו של אותו יום.

רק בחלוף השנים ידעתי להעריך רעות איכותית זו עם חברי לכפר הירוק, שהחלה בשנות נעורינו המשותפים הראשונות ונמשכת עד עצם היום הזה ואת משמעותה.

השירות הצבאי

בשלבי הגיוס לצה"ל אובחנתי כמתאים לשרת בסיירת מטכ"ל ועברתי את סדרת המבדקים הנדרשת. במיון הסופי ולאחר ריאיון עם מפקד הסיירת כשלתי מסיבה שלא הבנתי, וכך מצאתי את עצמי בגדוד 890 של חטיבת הצנחנים, מחזור אוגוסט 1968 — למעשה, העדפתי הראשונה.

הוריי ואמי בפרט התנגדו למהלך. אני מעולם לא ירדתי לסוף דעתם ולא הבנתי מדוע התנגדו ומה היה הנימוק הבסיסי שלהם. בניסיונם להשפיע עליי שלא לשרת בצנחנים הפגישו אותי עם שכן ששירת בגדוד מזה שנה. הוא הפליא בפנינו את קשיי השירות ואמי פסקה: ״זה לא בשבילך, לא תעמוד בזה.״ באותו רגע התחזק בי הרצון העז להגיע דווקא לחטיבה המוצנחת.

עם כושר פיזי גבוה, יכולת אתלטית וחוזק רב, הייתי חייל טוב, משקיען וממושמע. לוחם רגיל בגדוד, ללא פרפרים בבטן, ללא חרדה, ללא חשש, אך גם בעל שכרון כוח. רציתי לשרת את המדינה בכל מאודי, ראיתי בכך ערך עליון.

הניתוק מהבית והכניסה למשמעת הצבאית לא היו בעייתיים עבורי, אולי משום הרגלי החיים הנוקשים שעברדתי בשדות המשק ואולי לאור עצמאותי מילדות. עברתי טירונות ואימון מתקדם בבסיס הצנחנים א־ראם במשך שישה חודשים, קורס צניחה ואימונים מרוכזים אחרים במשך חמישה חודשים נוספים וקורס מ"כים בן שלושה חודשים. בסך הכול ארבע־עשר חודשים מפרכים שהביאו אותי לדרגת מיומנות לחימה גבוהה.

קורס צניחה היה גולת הכותרת של האימונים. הקפיצה מהמטוס החוצה אל הלא נודע דרשה ממני שליטה עצמית בלתי מבוטלת מפני פחד מסוים שהציף אותי כל פעם מחדש מדי קפיצה. בסך הכול צנחתי כחמישים פעמים, בתנאי שטח שונים. פעם נחתי על מקשת אבטיחים, פעם על דיונות, ובמקרה אחר בסמוך לחורשות עצים, עם שק חזה, בלי שק חזה, ביום ובלילה — כל צניחה והייחוד שלה. בכל הצניחות, שהיו חווייתיות בפני עצמן, לא היססתי מלקפוץ החוצה מהמטוס. הרגע שבו דלת המטוס נפתחה וחשתי את הרוח המכה היה רגע שחיכיתי לו. ציפיתי לרגעים שבהם אהיה תלוי באוויר בין שמיים לארץ עם המצנח שיפתח עליי וישמש לי תעודת ביטוח אמינה להגיע ארצה בשלום.

חשתי ביטחון עצמי רב לנוכח פתיחתו האוטומטית של המצנח והתפללתי שלא אזדקק לפתיחת הרזרבי שעל חזי. למזלי, מעולם לא נפגעתי או נחבלתי מהגלגול שנועד לרכך את הנפילה על הקרקע — פעלתי בדייקנות ולפי ההוראות. מיד לאחר הקפיצה מהמטוס, חיכיתי מספר שניות בדריכות עצומה לפתיחה האוטומטית של המצנח ומשנפתח, התכוננתי לפגיעת "שק החזה" בקרקע.

השק, שבו היה ארוז האמל"ח, השתלשל באמצעות חבל כשלושה מטרים מתחתיי. מיד לאחר הטחת השק בקרקע פגשתי בעצמי את האדמה, תוך כדי גלגול המקל את עוצמת המפגש. לאחר הנחיתה הגיע שלב הוצאת הנשק והמרגמה ממארז החזה, איסוף המצנח וגלגולו חזרה לתוך השק המיועד לכך .

כאשר התקיימה צניחת לילה חשוכה, כל המרכיבים נראו מסובכים יותר, בעיקר המפגש הפתאומי ללא הכנה מוקדמת עם האדמה. עם זאת, בשלב זה כבר הגעתי לבשלות ומיומנות מקצועית, שסייעו בידי להתמודד כראוי עם החשש מפגיעה בקרקע בהפתעה.

האימונים בבסיס ההכשרה החטיבתי היו ברמה גבוהה, מפרכים ותוך כדי הקפדה על משמעת ברזל נוקשה. לא אחת דרישות המפקדים היו בלתי מתקבלות על הדעת, לא אנושיות, ואולם זו הייתה המדיניות והחשיבה הצבאית. למתוח את יכולת החיילים הקרביים עד הקצה ואם אפשר גם מעבר לכך. סחיבת

שקים מלאי חול על הגב הייתה עניין שבשגרה, כך גם טיפוס על חבל שהשתלשל מעץ גבוה, שהיה תנאי לכניסה לחדר האוכל.

חל איסור הליכה בשטח המחנה ונדרשנו תמיד לרוץ או לקפוץ במקום. כל אימת ששהינו מחוץ לאוהל בהמתנה כלשהי, נדרשנו לבצע שכיבות סמיכה עם שקים על הגב — עניין שבשגרה.

משמעת מים, כלומר מניעת שתייה במהלך אימוני כושר קרבי, על מנת לתרגל התגברות על קשיי צימאון הייתה מעשה שגרתי. היא הייתה הרסנית מבחינה בריאותית וכמה מחבריי איבדו את הכרתם עקב מחסור בנוזלים.

גם ההנחיה להרים חייל מהמחלקה, ולשאתו על הגב במשך שעות, הייתה בלתי נסבלת וגרמה לרבים מהחיילים כאבי גב שנטרלו את יכולתם לעמוד זקוף בהמשך האימונים. על אף זאת, לא נתקלתי בקשיים מיוחדים במהלך אותה תקופה. לא כאשר ביצענו מסעות ארוכים עם משא כבד, לא בריצות, לא במסעות אלונקה וטרטורים ולא כשהיה צריך לעבור קיר, לטפס על חבל, לזחול, לירות, לנווט, ללחום בשטח בנוי, בתעלות או בשטח פתוח. את כל המשימות עברתי ללא קשיים מיוחדים .

כשחילקו משימות לחיילים, החליט סגל המחלקה הבוגר שבשל הכושר הגופני המעולה שהפגנתי, אהיה רגם מחלקתי — מפעיל מרגמה 52 מ"מ. זו הייתה זכות גדולה לשאתה על גבי במשאות ובתרגולים, כלומר לתפעל נשק מחלקתי ולירות פגזי מרגמה נפיצים, פגזי עשן או תאורה, לעבר יעד שעליו מסתער הכוח המרכזי. הצבתי ככזה הייתה מלווה בדברי הערכה מטעם סגל הפיקוד על יכולותיי הפיזיות והמנטליות. כלל לא שמתי לב שברגע זה נגזר עליי לשאת על כתפיי, בכל אשר אפנה, שבעה קילוגרמים נוספים.

נמלאתי גאווה וחשתי תחושת הגשמה עצמית. יריתי במסגרת האימונים את כל מגוון הפצצות ללא אטמי אוזניים וסבלתי עקב כך מליקויי שמיעה במשך שנים. החירשות ממנה אני סובל כיום, היא פועל יוצא של פעילות ירי זו. היו לי קשיים פיזיים זמניים ונקודתיים שבהם פוגש כל לוחם במהלך מסעות מפרכים. כאבים כתוצאה מסחיבת אלונקה או מרגמה על הכתף, ריצות של קילומטרים רבים

ושהייה בקור עז ללא לבוש הולם. ואולם לידי משבר אישי לא הגיעו הדברים — הייתי בן למשפחה חקלאית וחשתי מחושל וחזק.

מאז ומתמיד הייתי קשור קשר הדוק מאוד למסגרת הביתית והתברר לי שלא הייתי בשל די הצורך להינתק מהבית למשך תקופות זמן ממושכות. כך היה גם כאשר בגיל צעיר אולצתי להשתלב בקייטנה בת שלושה שבועות, כולל לינה, בקיבוץ גבעת השלושה, במהלכה חשתי עזוב ובודד. זו הייתה גם הסיבה שהחלטתי שבכפר הירוק אהיה תלמיד חוץ השב לביתו מדי יום, הגם שהדבר הצריך צעי דה יומית מביתי למקום לימודיי — מרחק של קילומטרים לכל כיוון.

כאמור, תחושות עמוקות של ניתוק מהבית תמיד היו בעייתיות עבורי, וגעגועים לבית הוריי היוו אצלי תמיד נקודה משמעותית שלא פסחה עלי גם במסגרת הצבאית. באחד מימי סוף השבוע במהלך הטירונות נתקפנו, חייל מהמחלקה ואנוכי, געגועים בלתי נתפסים לחום הבית וחשנו רצון לצאת לחופשה מהמחנה ולבקר את המשפחות. היה ברור שבקשה רשמית לחופשה תיענה בשלילה. "נצא למספר שעות ונחזור, לא ירגישו בהעדרנו כלל," חשבנו לעצמנו, "ומה כבר יכול לקרות בשעות אלה." החלטנו לברוח ולצאת בריצה עם הנשק לעבר הכביש הראשי המחבר בין ירושלים לרמאללה כדי לתפוס טרמפ.

הדרך המוכרת לנו הייתה חשוכה. היה לילה קר, הראות הייתה לקויה, גשם קל טפטף לסירוגין, היה לח מאוד ועננים אפורים נראו בשמיים. כלבים שוטים שאינם נושכים נבחו עלינו כהרגלם. מתוך תחושת אי ודאות בקשר לבאות הגענו לכביש הראשי ושום טרמפ לא עצר.

"מה עושים?" שאל החבר. "אין ברירה, צריך לנסוע, נעלה על אוטובוס," אמרתי. אוטובוס ערבי מלא נוסעים בני מיעוטים התקרב אלינו. סימנו לו לעצור ונסענו עימו לירושלים. קשה לתאר במילים את חוסר האחריות של אירוע מטופש זה — מעשה פוחז ונמהר מאין כמותו, שהעמיד אותנו בסכנה פיזית.

נהג האוטובוס המשיך בנסיעתו השגרתית לירושלים, ואנו ירדנו ממנו באחד הצמתים במזרח העיר. הגענו איש איש לביתו. ההורים לא הכירו את נסיבות

הגעתנו ועוד באותו לילה, כעבור מספר שעות, חזרנו למחנה, מבלי שאיש בבסיס חש בהעדרנו. החשש העיקרי היה שלא נזוהה על ידי הש"ג בכניסה לבסיס כשנתקרב אליו והלה יפתח מרוב בהלה באש.

שיננו את הסיסמה והתקרבנו באיטיות מופגנת לפתח המחנה כדי לא לעורר חשד אצל השומר בשער. למרבה ההפתעה, איש לא מנע בעדנו מלהיכנס לבסיס — השומר נם שנת ישרים בעמדת הכניסה ואנו חמקנו חזרה לבסיס.

במהלך פעילות ההכשרה הפלוגתית יצאנו לתעסוקה מבצעית, והתוודענו גם לפעילויות ממשיות לאורך קווי העימות העיקריים של המדינה: ירדן, מצרים, עזה ולבנון, לרבות חדירה מוטסת אחת לעומק שטח לבנון.

ההתנסות המבצעית הראשונה שלי התרחשה עם גמר שלושת חודשי הטירונות, כאשר הועברנו לביצוע פעילות בטחון שוטף לאורך גבול בקעת הירדן בגזרת גשר אלנבי — שם אירעו מעת לעת חדירות מחבלים דרך גדר המערכת שבין ישראל לירדן.

האזור כולו היה סבוך בשיחי פטל קוצניים, שמנעו מנקודת המוצב בו שהינו יכולת תצפית ישירה על נהר הירדן הזורם מתחתינו. נזקקנו להפעלת חוש השמיעה כדי לעקוב אחר רחשי המים המפכים, שנשמעו כל העת, ולהבין את מיקומנו בהשוואה לערוץ הנחל. לעיתים מזומנות, בלילות חשוכים וקרים, נשמעו היטב בשתי גדות הירדן זעקות שבר של חזירי בר, כלבים, שועלים וחיות אחרות שנקלעו למצוקה בערוץ השוצף וטבעו בו למוות תוך כדי ייסורים .

הפעילות הביטחונית התמקדה בהצבת מארבים ליליים מחוץ למוצבים, מול נהר הירדן, שנועדו לפגוע במחבלים היה וינסו לחצות את קו הגבול. הייתה זו תקופת הקמת גדר המערכת בין ישראל לירדן — גדר שנועדה למנוע את חדירת המחבלים ארצה ולתת אינדיקציה ראשונית אודות חוליות שחצו את המכשול, בדרכן לגדה המערבית. במקרים אלה של חדירה היה צורך לקיים מרדפים, במטרה ללכוד את החוצים שהצליחו לחדור.

נפל בחלקי לאייש עם עוד מספר חיילים את מוצב התצפית "ארמון", שהיה הראשון בשרשרת מוצבים דרומית לגשר אלנבי. המוצב הוקם על תל דמוי חצי סהר, שעליו נבנו מספר עמדות שמירה. בתוך חצי עגול זה הוצב גנרטור ענק, בונקר פיקוד, מטבח, חדר שינה, מיכל מים וכד'. שגרת הפעילות במוצב התבטאה בעיקר בבניית "קיפודי לחימה" ושמירות.

קיפודים אלה, ששימשו כמחסה מפני הפגזות וירי נק"ל, הוקמו על ידנו באמצעות מילוי שקי חול, שהונחו מעל מערכת ברזלים קמורה שנבנתה שתי וערב. בחלל ה"קיפוד" הקטן שנוצר, ששרץ עכברים, חולדות ומיני טפילים, בילינו חלק ניכר משעות היום והלילה, כאשר התנאים הסניטריים היו נוראיים, אבל התרגלנו והשלמנו עם המצב.

באחת התורנויות שלי עליתי בחצות לילה חשוך במיוחד, לאייש עמדת "קיפוד" מרכזית במוצב. לפניי, על מצע שקי החול, הונח המקלעון ולידו מספר מחסניות ורימוני רסס. הייתי דרוך ונחוש לאתר נוכחות של גורם זר, תזוזה או כל סימן לניסיון חדירה. היה זה לילה שקט ומבלי שארגיש בכך, הפלגתי למחוזות הדמיון, עפעפיי נסגרו ונפלה עלי תרדמה לפרק זמן של כמה דקות.

לפתע התעוררתי בבעתה. חוט תיל ממעיד שבקצהו פצצת תאורה, שהותקן מבעוד מועד תחת לגדר רדודה מסוג "עכביש", הופעל ע"י שני מחבלים שזחלו כעשרים מטרים ממני והפיץ אור יום. הבזק האור הפתאומי גרם לי להקיץ, עיניי נפערו לרווחה ומולי אני רואה, דמויות זוחלות באיטיות ומתקדמות לעברי במעלה התלול של המוצב. התאוששתי מההפתעה הראשונית, דרכתי את המקלעון שלפניי ופתחתי באש מטורפת לעבר המחבלים.

היה זה מעבר מנמנום שלֵו ליקיצת בהלה ולערנות שיא. כל חושיי נדרכו. לפתע נקלעתי למצב שבו הייתי לבד מול אויב וללא ניסיון קרבי קודם. ההפתעה המוחלטת גרמה לי לפעול על אוטומט ולייצר אש פראית לעבר המחבלים, בלי שהיה סיפק בידי להעיר את מי מחבריי ל"קיפוד". יחד עם זאת, התברר לי שממכת האש שיריתי ניעורו שאר הלוחמים במוצב והצטרפו גם הם לירי אל מול המחבלים, שנמלטו בריצה שפופה ובזיגזג. מבין שני התוקפים אחד מהם לפחות

נפצע והשני נמלט לעבר חבריו שהתמקמו על רכס ממול למוצב ופתחו לעברנו באש נק"ל ומטולי רקטות. הוטל עליי כרגם המוצב להפעיל את מרגמת ה־52 מ"מ שברשותי ולרדוף באש אחר הנמלטים .

סיכומו של דבר, לולא התעוררתי בזמן לנוכח המחבלים הזוחלים אלינו, היינו כפסע מאסון, שעלול היה להיגרם עקב רשלנותי — אסון שלא ניתן לשער את היקפו. משתם הקרב, שארך כרבע שעה לערך, כונסנו על ידי המ"מ בקיפוד המרכזי לתחקיר ראשוני ולקבלת פקודות להמשך הלילה.

חשתי כי רגליי רועדות מרוב התרגשות שאחזה בי ולא עלה בידי לשלוט ברעד זה ולהפסיקו. לא זכור לי כיצד הגיבו שאר הלוחמים לאירוע, ואולם אני תמיד אזכור את רעידות גופי כתוצאה ממצב החירום ההיסטרי שאליו נקלעתי.

פעמים אין ספור לאורך כל שנות חיי, חשתי סכנה קרובה וקיבלתי את חיי במתנה. בילדותי, באחד מימי החורף הגשומים שלחה אותי אמי לעיר הסמוכה, הרצליה, והלבישה אותי במעיל גשם רחב וכבד עם כובע קפוצ'ון שכיסה את ראשי, באופן שהקשה עלי להביט לצדדים. ראיתי רק ישר את אשר לפני, כמו סוס עם רתמות ראש. הגעתי להרצליה והגשם לא פסק.

הייתי אמור לחצות כביש שבמרכזו הייתה שלולית. צעדתי שני צעדים מהירים אחורה כדי לקחת תנופה ודילגתי בכל כוחי מעל השלולית. ברגע שנחתי מצידה השני, חלף על פניי במהירות אוטובוס ששפשף את כנף מעילי וגרר אותי קלות. הייתי מרחק מילימטרים ספורים מלהיקלע לתאונה מחרידה. בנס ניצלתי ממנה.

הנס חזר על עצמו בשנית. באפריל 1969, בעוד מלחמת ההתשה הייתה בעיצומה, ירדנו לתעלת סואץ לתעסוקה מבצעית, לפגוש במלחמה. אם להודות על האמת, לא חשתי תחושה חריגה כלשהי; לא פחד, לא התרגשות, לא שליחות. היה זה פשוט עוד שלב של עשייה ביטחונית כהמשך לפעילות המבצעית לאורך נהר הירדן .

המחלקה העמיסה את הציוד על משאית ויצאנו לעבר מְצרי המתלה. מדובר בנסיעה לעבר נתיב יבשתי בין שני רכסי הרים במערב חצי האי סיני, הנמצא כ־

35 קילומטר מזרחה מתעלת סואץ, ודרכו ניתן היה לעבור באמצעות כלי רכב לעבר תעלת סואץ או ממנה לעבר מרחבי סיני .

עם חשיכה הגענו למעבר ההרים והתארגנו להמשך נסיעה לילית מבצעית ללא אורות, לעבר המוצבים שעל שפת התעלה.

נתיב הנסיעה שהגיע עד למוצבים, היה כביש שחור משובש מאוד, צר ומפותל, שחלקו כוסה בחול ומהמורות פגזים רבות היו פזורות לאורכו.

מצבו המחפיר של ציר זה נבע בעיקר עקב ריבוי נסיעות של רכבי קרב כבדים על שרשראות שהרסו אותו ויצרו שיבוש כמעט בלתי אפשרי לנסיעת רכב על גלגלים. פה ושם נראו בצידי הדרך צלליות כלי רכב מרוסקים וגיבוב של חוטי טלפון, שאפשרו את הקשר בין המוצבים שלאורך התעלה לבין משלט הפיקוד העליון שבמתלה.

עלינו למשאית שהייתה "עמוסה לעייפה", עם חגור אישי וציוד לחימה, במטרה להגיע לקו מוצבי התעלה שאל מול המתלה. פעילות זו שאליה נשלחנו נועדה לאייש מוצבים שמוקמו על שפת תעלת סואץ, לשם הפגנת נוכחות, הרתעה וצפייה לעבר קו המים, במטרה לגלות סירות חודרות או שחיינים מצרים המנסים לעבור את התעלה לשטח שהיה בשליטתנו.

על נתיב הנסיעה למוצבי התעלה צפו גם המצרים ביום ובחשכה — דבר שאפשר להם לפתוח בהפגזה ארטילרית לעבר כל כלי רכב שנע על גבי הציר. הייתה זו נסיעה מבצעית בחשכה, בעלת מאפיינים ייחודיים כגון דממת קשר, כיבוי אורות וכד'. הראות הייתה חדה להפליא ומזג האוויר היה קריר ונעים. כמוביל המשימה ישב המ"פ בקדמת הרכב לצד הנהג והורה לו את נתיב הנסיעה. הלוחמים ואני בתוכם נרדמנו בחלקה האחורי של המשאית בינות לציוד הרב.

לפתע התעוררתי בבהלה, שלא לומר אימה. חשתי שאני עף באוויר ונוחת על קרקע חולית, בלי יכולת לחלץ את גופי או לזוז מתחת לכובדה של דופן המשאית ההפוכה עליי. חשתי שחיי באותו הרגע תלויים על בלימה וחששתי שבעוד רגע או שניים אמחץ למוות. שכבתי כך נדהם והמום, מופתע ונטוש, לכוד מתחת למכונית בלי יכולת תזוזה. לקח מעט מאוד זמן עד שהתאוששתי והבנתי את

תמונת המצב. ואולם קודם לכן, הייתי משוכנע שהגרוע מכול עומד לקרות ופצצות המרגמה שהיו לצדנו יתפוצצו בינינו מעוצמת החבטה

שספגו. לא הצלחתי להתרומם מעל כובד המשא וקראתי לעזרה, אך מיד הושתקתי, שכן היינו בשטח חשוף למצרים והיה חשש שעלולה להתפתח תקרית ותחל הפגזה על אזור התאונה. חולצתי באמצעות לוחם שחפר תחתי וגרף את החול לצדדים וע"י חברי שהפכו יחדיו את המשאית על צידה. עד היום אינני יודע מי היה אותו חייל שחילץ אותי ושלף אותי מהבור, תרתי משמע.

דקות מספר הסתובבנו בשטח ללא הכוונה, המומים ומוכים מהאירוע ובודקים נזקים גופניים כתוצאה מההתהפכות .פקד הפלוגה התעשת ראשון ופקד להיערך למארב "כוכב" בינות לחולות סביב המשאית ההפוכה, על מנת לקדם רעה אפשרית, כלומר הגעת כוח מצרי והסתערות עלינו. בסמוך נעשו פעולות החייאה בשני לוחמים שנמחצו למוות בתאונה — ירון ירושלמי וברוך אדרי זכרם לברכה.

לא היו פצועים או נפגעים אחרים. שקט שרר מסביב. הדיונות הלבנות האין סופיות נשקפו מכל עבר. המ"פ, כולו נסער, הסתובב בין החיילים, מאיץ בחובש המחלקתי לגלות את יכולתו על מנת להנשים ולהציל את הנפגעים, ואולם המעשה לא צלח.

אחד הלוחמים המתים היה תל אביבי יפה תואר, בן אצולה מוכר, חייל מצטיין ובן יקיר להוריו, שרק מפאת שכנועיו של המ"פ, הסכימו לאפשר לו להתגייס לצנחנים. עכשיו הוא שכב מת לרגליו. חשבתי על המ"פ וכיצד הוא חש באותם רגעים קשים, בלתי אנושיים. ברבות הימים התברר שנהג המשאית נרדם ככל הנראה, או שלא פירש נכונה את נתיב הנסיעה המשובש, סטה ממסלולו לצד הדרך והתהפך.

יכולת ההדחקה שבי פעלה היטב, שכן תאונה זו ותוצאותיה הטרגיות, לא השאירו בי צלקות, פחדים או זיכרונות שטרדו אותי בהמשך. שברתי את אצבע כף ידי הימנית וביום המחרת התפניתי למרכז רפואי ברפידים. אצבעי הושמה בגבס, אך מצב זה לא מנע ממני לשוב ולתפקד כרגיל.

ובשולי הדברים, פעם נוספת עמדתי בפני סיטואציה אירונית בלתי צפויה של תעתועי הגורל. אמי ז"ל, עבדה בשנות החמישים בבית חרושת לחבלים "ירושלמי", במטרה לסייע בפרנסת המשפחה. לימים התברר לי, כי ירון ירושלמי ז"ל שהיה עמי במשאית המוות, היה בנו של בעל חברת החבלים בה הועסקה אמי.

עם תום התעסוקה המבצעית בקו התעלה, חזרנו לשגרת אימונים מפרכת. לא התרגשתי במיוחד מכך שבאחד הימים הוחלט על קיום מסע מאומץ, כלומר מסע ארוך וקשה, שבמסגרתו כל הציוד האישי והמחלקתי נישא על גבינו.

מדובר בנשק אישי, מחלקתי, ארגזי פעולה של מקלע מא"ג, פצצות מרגמה, מכלי מים, מנות קרב וציוד אחר במשקל של כ־25 קילוגרמים לאדם. כל אלה כדי לתרגל אותנו בנשיאת ציוד כבד לקראת לחימה אפשרית. ואולם בפועל, עקב מאמצים אלה, נגרמו לחלקנו נזקים גופניים משמעותיים.

היציאה למסע בן למעלה מחמישים קילומטרים, מבית ספר שדה עין גדי למשטרת יריחו, לאורך ים המלח נבעה, מעודף רצון של סגל הפיקוד הפלוגתי להגיע להישגי יתר, בהשוואה אל מול הפלוגות האחרות. זו הייתה הליכה איטית, בשולי דרך הררית בלתי סלולה, שהפכה למאמץ קשה מנשוא. הציוד הכביד עלינו מאוד, וקור הלילה חדר לעצמותינו דרך החולצות ספוגות הזיעה. נוסף על כך, צעדנו על בטן ריקה.

אט־אט החלו להיווצר שלפוחיות מים ויבלות לחץ בכפות הרגליים, שפשפות במפשעות וכאבי גב עקב המשא המכביד. מכיוון ששימשתי כרגם מחלקה, נשאתי על כתפי הימנית גם את מרגמת 52 המ"מ. זו נשמטה ממני בשלב כלשהו ונפלה על אצבע ידי הימנית, שטרם הספיקה להחלים מפציעת התאונה וגרמה לי שבר מחודש באותה האצבע הפגועה. עם אצבע שבורה וכאבים, המשכתי ללכת. באופן מוזר, כאבי השבר באצבע נתנו לי מזור מסוים, משום שהסיחו את דעתי מכאבים אחרים, שהיו מנת חלקם של כל יתר חלקי גופי. היה לי קשה כפי שמעולם לא חוויתי קודם לכן ונאבקתי ברצון הגוף לקרוס ולוותר.

למזלי, כנראה שעבודות השדה במשקנו חישלו את אופיי והקנו לי כוח פיזי משמעותי, שסייע בידי להתגבר על קשיים משמעותיים כגון אלה שאירעו לי.

עבודות שדה אלה, ביצעתי בדרך כלל בחודשי החום הבלתי נסבלים, כאשר השמש קפחה על ראשי, ללא כובע, טרנזיסטור על צווארי ומחצית גופי העליון חשוף לשמש. מדי עונה נעצתי באדמה כלונסאות עץ, שביניהן נמתחו חוטי ברזל, שתמכו בשתילי העגבניות הרכים במהלך גדילתם.

נעיצת עמודי העץ בוצעה באמצעות הלמניה — מכשיר ידני מברזל ששקל קילוגרמים רבים, מעין פטיש כבד מאוד העשוי מגליל מתכת פתוח מצד אחד וסגור מצדו השני, ובצדדיו שתי ידיות המשמשות לאחיזה. לעבודה עם ההלמניה נדרשה מיומנות גופנית עוצמתית והפעלת כוח מרבי של כל שרירי הגוף, ובעיקר שרירי הידיים, בית החזה והבטן.

שורות־שורות של עמודים החדרתי לקרקע ללא לאות באמצעות הלמניה זו ולא חשתי עייפות כלשהי. בנוסף, עישבתי בין הערוגות, שלפתי יבולי גן מהאדמה, העברתי צינורות השקיה, פיזרתי זבל כימי ואורגני וביצעתי עבודות נדרשות נוספות. כל זאת ואני בסך הכול נער צעיר

סיימתי את המסע המתיש עם כולם. הצעידה הייתה כה קשה וכואבת, עד שחלק ניכר מאנשי המחלקה נאבקו להישאר שפויים במהלכה. סגל הפיקוד החליט להימנע ככל הניתן מהפסקות מנוחה, שלאחריהן התקשינו לקום ולהמשיך לצעוד. בזה אחר זה הגענו למשטרת יריחו. מראשון המגיעים למשטרת יריחו ועד לאחרון החיילים נוצר פער של כשעה. שכבנו שדודים ורצוצים על מיטות הברזל, חולצותינו ספוגות מלח מהזיעה שהגרנו, בלי יכולת לנוע למקלחות או לחדר האוכל.

היה זה מסע ייחודי חד פעמי של התגברות על תלאות, שנחרת בזיכרון של כל תא ותא בגופי. גם כשהודיעו שניתן להתלבש על מדי א' ולצאת לחופשת שישי־שבת, היו כאלה שנבצר מהם הדבר עקב כאבים, שרירים תפוסים, יבלות ועוד. על החופשה לא ויתרתי, נאבקתי בגופי כדי לעמוד על הרגליים, להתלבש ולצאת. כשהגעתי לרמת השרון ישבתי על ספסל במרכז המושבה ללא יכולת

תזוזה. הזעקתי את הוריי כדי שיישאוני על אופניים לביתנו. היה זה המסע הפיזי הארוך, המסויט והאכזרי ביותר שעברתי בימי חיי .

חודשים של אימונים מאומצים, שוחקים ומפרכים עברו עלינו, במהלכם למדתי להפעיל במיומנות רבה את כל סוגי כלי הנשק המחלקתי. בין אימון לאימון התמקצענו בניווטי שטח. אירוע אחד יחיד ומיוחד נחקק במוחי והשפיע על התנהגותי באופן תת מודע למשך שנים. במהלך אימון ניווט כיתתי, בעודנו משוטטים במדבר יהודה, הבנתי כי איבדנו את דרכנו ברמת הישימון היבשה של המדבר.

מצוידים במפות, שישה חיילי כיתה ומפקד, יצאנו מעין גדי דרך נחל ערוגות ומעלה איסיים בואך רמת חבר. הכוונה הייתה כאמור לצאת למסע ניווט קשוח. טיפסנו במעלה ההר עד שהגענו לקצה שביל הטיפוס והתחלנו לנווט במרחב. תנאי החום הכבדים היכו בנו קשות וצל עץ לא נראה בסביבה.

פינו החל להתייבש ואט־אט התמודדנו עם קשיי מצוקת מים. חשתי יובש בחלל הפה ולשוני דבקה לחכי, דבר שגרם לי קשיי נשימה. היה יום חם ונטלנו רק מכל מים אחד בנוסף למימיות האישיות.

המשכנו ללכת קדימה, אולם חוסר ההתמצאות שאליו נקלענו גרם לנו להבין כי אנחנו הולכים בעצם לשום מקום וללא מטרה מוגדרת. בעגה הצה"לית — התברברנו , כלומר הלכנו לאיבוד ולא מצאנו את מיקומנו במפה. המים אזלו ולפתע אחד החיילים התעלף, ככל הנראה התייבש, והיה צורך לטפל בו בלי יכולת להזעיק עזרה עקב מגבלות מכשיר הקשר.

כשלא יודעים לאן ללכת, לכל אחד יש דעה, זה אומר לכאן והשני להפך, וכך החל ויכוח באשר לנתיב ההליכה הרצוי. גם מפקד הכיתה לא ידע בדיוק את הכיוון. "עצרו," אמרתי. "בואו נחפש נתיב מהיר, תנו לי לחפש נתיב כזה ואחזור אליכם, אין טעם ללכת ללא מטרה" — נתנה הסכמה.

נפרדתי מחברינו ועם חייל נוסף התחלתי ללכת בכיוון שנראה לי. ירדנו בין נקיקי סלעים ומצוקים תלולים, שביניהם נוצרו מערות, מחפשים נתיב הצלה, ואולם

מאמצינו היו לשווא. בעודנו הולכים הבחנו בין הסלעים בגבי מים ישנים ומעופשים, שרידים של גשמים שירדו — שטפנו את פינו ולא לגמנו. ירד הלילה והבחנו כי הגענו לקצה מצוק גדול, אשר תחתיו פעורה תהום בעומק של עשרות מטרים. הבטנו למטה בחשש והבנו שבעוד מספר צעדים של התקדמות, אנו עלולים ליפול לתהום ולסיים את חיינו. להיכן ממשיכים? איך חוזרים? לאן הגענו? איך הולכים מכאן? לא היה ברור. מעל סלע מבצבץ, אחוזי אימה, פסע בינינו לבין נפילת ריסוק, מרוחקים זה מזה מטרים בודדים, ישבנו בחשיכה והחלפנו בינינו מבטים.

"מה עושים כדי לצאת מהמצב?" שאלנו את עצמנו ובראשנו חלפו מחשבות טורדניות שונות. חוסר אונים וחוסר ישע לפתו אותנו, לצד חוסר שליטה על מצבנו. דבר אחד ידענו, אסור לנו למעוד לתהום.

צעד לא זהיר עלול היה להוביל אותנו למעידה קטלנית. היה קר, היינו צמאים, עייפים, על ספף התייבשות ואובדי עצות ביחס להמשך. השעה הייתה כמעט חצות כשהבחנו במטוס קל שחג במרום וחשבנו, אולי בתמימות, שכנראה ניסה לאתר את מקומנו. ירינו צרורות באוויר, אבל לא היה בהם די כדי להסב תשומת לב. עייפים מאוד נמנמנו מעת לעת על פי התהום, מחזיקים בדפנות הסלע כדי להימנע מנפילת ריסוק.

סבלנו במהלך הלילה מבלבול, סיוטים, מחוסר שליטה על מצבנו ומחשבותינו היו מעורפלות. אלו היו רגעי לחץ על אנושיים, ומחשבות על אודות יהודים שמתו כאן ברעב וצמא במנוסתם מהרומאים הטרידו את מוחנו. בשלב מסוים של שקט מהפנט וכשחשבנו שאבדה כל תקווה, חלפה בראשנו מחשבה לקפוץ לתהום ולגמור עם הסיוט. שרדנו בקושי .

עם הזריחה חשנו רעבים, עייפים, משתוקקים למים ומותשים. מסביבנו נבטו נופים מהפנטים וראות מצוינת של גבעות חמר לבנות, האחת על גבי השנייה, שהקיפו אותנו מכל עבר. הגענו לאחר התלבטויות רבות להחלטה לא פשוטה, להיחלץ בעצמנו בשארית כוחותינו מהמצב שאליו נקלענו.

על אף העובדה שחווינו סערת רגשות בלילה, תנאים מסמרי שיער ומלחמת הישרדות, חיברנו את חולצותינו זו לזו, כמעין חבל, והתחלנו במאמץ על אנושי לטפס במעלה ההר, במטרה להיחלץ מהמבוך. מצבנו הגופני היה ירוד והכוח שבנו אזל כמעט לחלוטין.

בסופו של דבר נחלצנו מהנקיק, תוך כדי מיצוי כל שאריות היכולות הטכניות והספורטיביות שעדיין היו גלומות בנו. במצב שנוצר, חיינו היו תלויים לנו מנגד ואולם עכשיו משנחלצנו, שוב עמדה בפנינו הדילמה באשר לנתיב הירידה המועדף. לפתע וללא כל תכנון מוקדם מצאנו את עצמנו באקראי חוברים לשאר חיילי הכיתה, שעשו את הלילה על פני הרמה. הבנו שיצאנו מהמצר בעור שינינו. הסדרנו את נשימתנו והבנו שמתחנו את גבולותינו האנושיים עד לקצה. בסופו של דבר מצאנו את נתיב הירידה מהרמה ונאספנו על ידי טרקטוריסט שעבד במקום והזעיק את כוחות הפלוגה לחלצנו. מקצת מחיילי הכיתה הוסעו לבדיקות לבית החולים והשאר התארחו בבית משפחת אחד הלוחמים והמתינו לבאות. זו הייתה דרמה על אנושית שחרתה בי את רישומה.

הרבה מזל היה שם וגם תושייה. במשך שנים חשתי חלחלה כאשר חלפתי על פני צוקים ופיתחתי בעקבות המקרה פחד גבהים, שנמוג עם השנים. זו הייתה חוויה אכזרית ומכוננת. עד היום אני סובל מחרדת מצוקת מים — תמיד שומר על משמעת שתייה ונוטל עימי דרך קבע לטיולים ולמסעות כמויות מוגזמות של נוזלים ומזון — זכר למצוקה ההיא.

בצנחנים אין רגע דל ושקט. מיד לאחר אירוע זה, התחלנו בניווטי דרום. תחת השמש הקופחת, כשלפנינו עשרות קילומטרים של מסע מפרך באזור שדה בוקר. שוב נקלענו למצוקת מים ומזון, כאשר אירועי הניווט הכושל עדיין טריים בזיכרוננו.

בעודנו הולכים, חשופים פרק זמן ארוך לשמש, חוששים להיקלע שוב למצוקת מים במדבר האין סופי, הבחנו מרחוק בקבוצת עצים מוריקה. התאווינו להגיע אליהם, מתוך תקווה שנמצא במקום מים או מזון.

מולנו התגלה מטע אפרסקים ותפוחים מגודר, עם שלטים האוסרים בפירוש על כניסת בלתי מורשים. המטע היה לפני קטיף והיו בו פירות בשלים להפליא שחלקם כבר הספיק לנשור לקרקע. דלגנו מעל פני הגדר, התנפלנו על התפוחים העסיסיים, הסוכרתיים ונגסנו בהם ללא הפסקה, תפוח אחר תפוח — עד שמלאו כל צרכינו, שבענו ורווינו כאחד .

אכילה מטורפת אסורה זו של תפוחים, שהייתה לנו כ"קרש הצלה", הזכירה לי את חדר האוכל בכפר הירוק. שכר הלימוד בגין היותי תלמיד חוץ בבית הספר כלל תשלום עבור לימודים והשתלמויות בלבד, ללא ארוחות. ואולם מעת לעת הזדמן לי לפקוד את חדר האוכל ולסעוד את ליבי עם חבריי לשכבה. היו אלה רגעים של תחושת חוסר נוחות ומבוכה, שלא לומר רגשות אשם שחשתי, כשדמיינתי שעיני נציגי ההנהלה שהסתובבו בין השולחנות היו ננעצות בי כמי שאוכל ארוחה אסורה. תחושתי במטע האפרסקים והתפוחים בשדה בוקר הייתה זהה לזו שחשתי בחדר האוכל בכפר הירוק, כמי שנוטל דבר מה לא לו.

אלה היו ארבעה־עשר חודשי טירונות אחת ארוכה ומתמשכת, שבסופה זכיתי לדרגת רב"ט ולתואר מפקד כיתה, מש"ק לוחם. חוויתי תחושה של סיפוק וחשש כאחד. מעתה היה עליי לפקד על טירונים ולהיות אחראי לחייהם של פקודיי לעתיד ולא הייתי בטוח כיצד אתמודד עם מורכבות הדברים שבהם לא התנסיתי מעולם. בנובמבר 1969 הוסמכתי כמפקד כיתה והועברו תחת פיקודי מספר חיילים, שאיתם התאמנתי במשך ארבעה־עשר החודשים הבאים.

בתקופת מלחמת ההתשה החזיקו החיילים הקרביים שהיו בשירות סדיר בין היתר גם את קו התעלה בסיני, אל מול מוצבי המצרים. בשלב מסוים של הכשרת החיילים נדרשנו לרדת עימם לתעלה "לתפוס קו". הייתה זו איתם פעילות מבצעית משמעותית מאתגרת ראשונה. מדי יום נפלו פגזים על הבונקרים שבתוכם היינו מכונסים. החיילים המצריים שהיו ממוקמים ישר מולנו, ניסו לצלוף בנו דרך קבע, ואירועי המיקוש היו יום־יומיים. נקטנו אמצעי זהירות קיצוניים כדי להימנע מנפגעים, בעקר עקב ירי מרגמות. עם כל יציאת פגז, התגובה המיידית הייתה לתפוס מחסה קרוב, כאשר ההמתנה בין יציאה לנפילה הייתה מורטת

עצבים. זו הייתה הפעם הראשונה שבה חשתי כמפקד באחריות כבדה לשלום חייליי, כדי שחלילה אף אחד מהם לא ייפגע. היינו מתוחים ודרוכים, כל רעש הקפיץ אותנו, והמצב היה נכון גם כאשר ארון הקירור במטבח נסגר ויצר הד הדומה להפליא לצליל יציאת פגז מרגמה.

חיינו בדריכות ובמתח לאורך חודשים. ביצענו סיורים רכובים שנעו מדי יום על ציר הנסיעה המשובש שבין המוצב לבונקר הפיקוד שבמתלה. הסיור היה מטווח על ידי המצרים בנקודות מוגדרות, והלוחמים נדרשו לתמרן ולהוכיח את מלוא יכולתם הצבאית, על מנת להינצל ממצבים מסכני חיים. התאוויתי לצאת לסיורים אלה, לא ידעתי תחושות פחד, סכנה, דאגה או חרדה לחיי, וראיתי בכך אתגר עצום וחיי קרבות תוססים. המילים שנשמעו מפי מפקד הגזרה ברשת הקשר, לסיור, "מצב החומר עבורי", והתשובה המנומנמת כביכול של מפקד הסיור "מטפטף עבור", נחרתו בזיכרוני עד עצם היום הזה, כסמל לגבורה ולהתמודדות עם האתגר.

״טפטופי״ הארטילריה נועדו בראש ובראשונה לגרום לאבדות לחיילינו, אבל גם להורדת המורל. ואכן, כתוצאה מכך לא חלף כמעט יום בתעלה בלי נפגעים. היה לי חייל בכיתה ששמו היה ג'ורג' גוטוביץ, יליד 1951, עולה חדש מצרפת, ציוני נלהב, חייל בודד ואדם שהגיע ארצה לשרת את המדינה בכל ליבו. באחד הימים, ב־11 במאי 1970, כאשר שהה בעמדת הנ"מ במוצב ואני עומד מטרים ספורים ממנו, נשמע לפתע הרעש המוכר של נפילת פגז מרגמה, אשר פגע בג'ורג' לנגד עיניי — פגיעה ישירה בעמדה.

ראיתי אותו פצוע באופן קשה ומיד הבנתי שנהרג במקום. המחזה היה מחריד, הייתי אחוז אימה ממותו הפתאומי של ג'ורג' לרגליי ורק מאוחר יותר גם הבנתי שחיי שוב ניתנו לי במתנה, בפעם המי יודע כמה. סמל המחלקה ניגש ראשון למקום הפגיעה, הניח את ההרוג על שמיכה וביקש ממני עזרה בהרמתה — הספקתי להבחין בזוועה. למחרת היום יצאתי ללוויית החייל שנקבר בבית הקברות מרחביה, שלמרגלות גבעת המורה. לימים, פקדתי את קברו מספר פעמים, כדי לחלוק לו כבוד כמי שקיפח את חייו על הגנת המדינה.

במסגרת שלוש שנות שירותי בצה"ל זכיתי ליטול חלק גם בפעילות צבאית מיוחדת עם חיל האוויר. הייתה זו תקופה בת מספר שבועות שבהם הוצבתי בבסיס תל נוף כחלק מצוות כוננות, שנועד לחלץ במקרה של נטישת מטוס, צוותי אוויר שהיו בגיחות מבצעיות מעל לבנון.

התקופה הייתה עוד טרם הקמת יחידת החילוץ של חיל האוויר 669. ניסיון בחילוץ לא היה לנו ועוד לא עברנו כל הכשרה או הדרכה בנושא. כשעה טרם גיחת מטוסי חיל האוויר להפצצה בלבנון עלינו למסוקי בל 205, וטסנו ללא דלתות צדדיות. איישנו את עמדת המקלע, נקשרנו לרצועות גוף והטייסים המריאו צפונה למקרה שניאלץ לחלץ תחת אש טייס שנטש. היו אלה ימים עמוסי פעילות והרפתקאות של פעם בחיים. היינו אמורים לקבל החלטות שלא התכוננו או הורגלנו לקראתן ובתנאי אי ודאות גדולים. בכל רגע נתון היה עלול להתפתח אירוע שידרוש את התערבותנו .

המסוק ריחף בגובה נמוך, ביצע סיבובי המתנה מעל הגליל העליון ותמרן בזריזות בין הוואדיות, בזמן שאנחנו שעמדנו משני פתחיו נהנים מהוד ההרים שנגלה לעינינו.

הטייסים ביצעו תמרונים חדים ואנו חשנו עצמנו בשמיים, תרתי משמע. נמצאנו במצב תודעתי חצוי, שכן מצד אחד רצינו אקשן ולהיכנס לפעולת חילוץ בלבנון, תוך כדי הפעלת כוח האש שבמסוק, ואולם מצד שני הבנו כי משמעותה של כניסה כזו היא נטישת מטוס והיות טייס במצוקה.

כחייל צעיר, שאפתי תמיד לחוש את החלק המבצעי והמרגש של כל אירוע ולהתבסם בכמות אדרנלין גבוהה שמילאה את גופי — פעילות זו סיפקה את מאווי.

לקראת סוף השירות הצבאי, בינואר 1971, בעודנו שוהים בגדוד בכפר יונה, עודכנו כי מתגבש כוח לוחמים שעתיד להיכנס לעומק לבנון ולתקוף יעד מחבלים במסגרת מבצע "ברדס". באותה עת היה נהוג שאנשי הסגל של הפלוגות משתתפים במבצעים שהחטיבה מבצעת ואני נבחרתי עם אחרים, כאחד מאנשי הסגל שיטלו חלק במבצע זה. מדובר היה בפשיטה מורכבת ומתואמת, ימית

ואווירית, על בסיס אימונים של מחבלים פלסטינים הנמצא בקרבת העיר "סרפנד" מדרום לצור.

בכוח השתתפו גורמים מחטיבת הצנחנים, שייטת 13 ושייטים מיחידה 707, בהובלת ספינות טילים, סירות גומי ומסוקים מטייסת 118. הכוח שעליו נמניתי אמור היה להגיע לאזור באמצעות מסוקים, עד למרחק של שלושה קילומטרים מהיעד ומשם בצעידה וניווט עד ליעד עצמו. התקיפה והמבצע היו מסווגים ונאסר על הלוחמים לדבר עליהם טרם הביצוע, לרבות איסור יציאה אל מחוץ לגדרות המחנה .

הוצבתי בקדמת הכוח — מה שמכונה בעגה המקצועית ב־ .Tלקראת הפעילות צוידנו במיטב הציוד הצה"לי שעליו רק חלמנו באימונים — ציוד שכלל יראורים, מעין פנסים לעוזי, משתיקי קול וברכיות להגנה על הברכיים. ערכנו מספר תרגולים על מודל.

ביום הביצוע לקראת חצות עלינו למסוקים, נחתנו בעומק הלבנון והתחלנו בהליכה מבצעית ומסודרת לקראת היעד. נתיב ההליכה היה קשה, אף ללוחמים בעלי כושר כמונו, וחצה שדות בוציים מעובדים של חקלאים מקומיים.

לפתע הגענו לטרסה גבוהה שלא ניתן היה לרדת ממנה אלא בהחלקה למטה על הישבן. המשימה הייתה שלא לשבור רגל או יד מהגלישה המהירה במורד .

מאות מטרים בהמשך, וטרם הינתן האות, צפינו אל עבר מאהל המחבלים. לבסוף ניתנה הפקודה והחלה הסתערות לעבר המאהל. בתחום אחריותי הייתה פריצה לאוהל הראשון משמאל והריגת המחבלים הנמצאים בו. שעטתי קדימה, מגיע לרגע האמת של המבצע המורכב והגדול, ולא ידעתי את אשר מצפה לי. רצתי לביצוע הפעולה חד וחדור מטרה. משפרצתי לאוהל המחבלים, החילותי יורה לכל עבר ובמיוחד לעבר מיטות שהיו במקום, מתוך מחשבה שהמחבלים עדיין ישנים. מהר מאוד התברר שהאוהל והמאהל כולו היו ריקים מאדם, שכן המחבלים שמעו את רעש המסוקים ונמלטו מהמקום מבעוד מועד.

לפתע ראיתי דם ניגר על ידי וסברתי כי נפגעתי במהומה שהייתה באוהל. ביקשתי מחבר שיבדוק אותי ויראה במה מדובר ולפתע הוא פרץ בצחוק. לא

הבנתי את פשר הדבר ואולם עד מהרה התברר לי כי במהלך המהומה ניפצתי צנצנת ריבה אדומה, שהכתימה את ידיי ואת בגדיי .

משתמה סריקת המאהל, ניתקנו כולנו מגע, נענו למקום מוסתר ומשם התפנינו במסוקים ארצה. מיד עם עזיבת המקום לעבר נקודת הכינוס הבחנתי בחסרונה של אחת ממחסניות העוזי שלי, שוודאי נשמטה במהלך המהומה באוהל המחבלים. הייתי מתוסכל מכך, לאבד ציוד ועוד בשטח אויב — חשתי נורא. בנתיב הטיסה ארצה כאשר המסוקים שועטים לעבר חיפה, נורה נק"ל לעבר המסוק שבו ישבנו ואחד הכדורים חדר את בטן ההליקופטר.

פעם נוספת הבנתי ששום דבר אינו סגור וגמור עד שלא מגיעים לנקודת הסיום. הכוחות הנוספים שתקפו בגזרות אחרות פגעו בשבעה מחבלים, פוצצו בתים ושבו בשלום לבסיסם.

בשלבי השירות האחרונים שימשתי כרב סמל פלוגתי. בהגיע מועד השחרור, ויתרתי על ההזדמנות לחוות מעט את החיים האזרחיים במסגרת צה"לית. הסכמתי לוותר על חופשת שחרור בת חודש ימים והעדפתי להישאר עם חיילי עוד כמה ימים בסדרה ברמת הגולן.

מג"ד הגדוד, מתן וילנאי, ביקש ממני שאחתום קבע ואמשיך לשרת ואולם החלטתי כי די לי, שכן רציתי כבר לצאת לחיים האזרחיים. וכך, באוגוסט 1971, השתחררתי מצה"ל.

למרות הסכנות שלהן הייתי חשוף, אהבתי את חיי הצבא. קסמו לי הרגשת העליונות של הכוח הצבאי והעוצמה שהוקנתה לי מתוקף התפקיד. השירות הצבאי, מלבד העובדה שסיפק לי הנאה וגאווה, היה עבורי גם כרטיס כניסה חלק לחיים האזרחיים. הוא זה שפתח לי דלתות לשב"כ, לשליחויות בחו"ל ולכל תחום אזרחי אחר שבו נגעתי בהמשך הדרך.

השיבה למקורות

מיד עם השחרור התחלתי לחפש את דרכי באמצעות עבודות לטווח הביניים, עד שאבין להיכן פניי מועדות. עבדתי כטרקטוריסט בחברת בנייה, כעוזר חוקר באוניברסיטת תל אביב וכדוור המחלק דברי דואר. במקביל חזרתי לעבודות המשק, לשגרת היום — יום ולטיפול בחמור המשפחתי הלבן שלנו בלעם שהיה חלק מנוף המשק. חמור זה מגזע קפריסאי היה בעל אישיות משלו ורחוק מלהיות טיפש .

הוא היה בעל האוזניים הזקופות, רעמת השיער המדובללת והנעירה המוזרה והצורמת, היה למעשה בן בית. הוא נחשב כחמור חזק וחיית משק ששימשה אותנו לרכיבה, כבהמת משא וככלי תעבורה. רתמנו אותו לעגלה בעלת שני

גלגלים ובאמצעותו הגענו לשטחי גן הירק המרוחקים, למועצה המקומית, לאגודה החקלאית ולכל מקום שחייב זאת. הגם שנהוג לחשוב שחמור הוא חיה טיפשה ועקשנית, לדידי הוא היה חמור וחבר בעל חכמת חיים. מדי ערב עם ההגעה הביתה לאורווה היה מאיץ את פעמיו, כמי שיודע שהוא מגיע למנוחה ולנחלה. מכיוון שהיה עיקש, שום דבר לא היה יכול להניע אותו לאחר שהגענו הביתה לסוב על עקבותיו, אף שהדבר נדרש לעיתים.

לא יכולנו להזיזו ממקומו — חמור חכם ועקשן שהיה מרכיב בעל חשיבות רבה בחיינו וכך גם נהגנו בו. הוא היה חלק מהמשפחה. בימי החורף הקרים הכניס אותו אבי למרפסת הבית כדי שלא יירטב. עזרתי לכסותו בשקים ושמיכות כדי לחמם את גופו. כשעמד מכוסה עם השמיכות עליו ניגשתי אל פניו וליטפתי אותם בחום רב. בלעם היה חמור נוח מאוד, כל מזונו היה מעט תבואה, עשבים, גרעינים ומים ששתה. כל כך מעט אכל וכל כך הרבה נתן בתמורה .

באחד הימים "נפלתי" לאחת מהעבודות הקשות ביותר שבהן עסקתי: פיזור זבל עופות מתוך ארגזי עץ בינות לערוגות הירקות, במטרה לטייב את הקרקע. פעילות זו, הריח החריף של הזבל, עם האבק הנורא שנוצר בשעות הצהריים החמות — כל אלה ייבשו את גרוני והביאו אותי למיצוי כל יכולות הסבולת שלי.

כאשר סיימתי למלא את הארגזים ולהעמיסם על העגלה שהייתה רתומה לבלעם חמורנו, לא שמתי לב שהפרתי את איזון הכובד של העגלה, כך שמשקל עודף התרכז בחלקה האחורי — דבר שגרם להרמת היצול מעלה ביחד עם חמורנו בלעם, עד כדי כך שרגליו היו באוויר ונותקו מהקרקע. היה צורך לאזן את שיווי המשקל של העגלה, להוריד את היצול שעלה מעלה, להציב חזרה את חמורנו על קרקע מוצקה ואז לייצב מחדש את מרכז הכובד .

בזאת לא תמו תלאותיי. כאשר התחלנו לרדת במורד הכביש, עגלתנו שהייתה כבדה מאוד החלה להידרדר ולהתגלגל במורד הרחוב במהירות ולדחוף את החמור באופן בלתי נשלט, עד כדי אי יכולת עצירה. משכתי במושכות בכל כוחי כדי לעצור את המרוץ המטורף במורד הגבעה ואולם ללא הועיל ובלעם החמור לא בלם. מעצור יד לגלגלים לא היה. בלעם נעץ את פרסותיו על גבי הכביש

ואולם אלה, כמו בסרטי מיקי מאוס, החליקו במורד הדרך ללא יכולת עצירה. הבנתי שאיני יכול לשלוט יותר במצב ובמידת החומרה המתהווה והחלטתי בלית ברירה לחצות את צומת הכביש הראשי בדהירה מטורפת. למזלנו הצומת הייתה ריקה ממכוניות. זו הייתה רכיבה מסמרת שיער. חיי היו תלויים לי מנגד.

השירות בשב"כ

מיד עם השחרור מהצבא והחזרה למשק חיפשתי משמעות לקיומי. היה ברור לי שארצה לשרת בגוף ביטחוני מאתגר, והגוף היחיד שהיה מוכר לי אותה עת מפרסומים גלויים היה השב"כ.

נודע לי, ואיני זוכר באיזה אופן, כי ברמת השרון מתגורר אדם שכל היישוב לחש מפה לאוזן כי הוא משרת בארגון. החלטתי לפנות אליו, וללא הזמנה או שיחה מוקדמת הגעתי לביתו, נקשתי בדלת והצגתי את עצמי. הוא הביט בי בפליאה, לא ברור לי עד היום אם הכיר אותי מהמושבה או לא, ואולם כך בצורה ישירה ופשוטה ביקשתי את סיועו להתקבל לשירות. בתקופה שלאחר מכן עברתי

תהליכי מיון וקליטה קפדניים שנמשכו מספר חודשים ומאוחר יותר הגיעה ההודעה המשמחת, שעליי לעבור ריאיון סופי טרם קבלתי.

לא ידעתי כמובן את אשר יידרש ממני בריאיון והחלטתי להמר על נושא שהיה באותה עת במרכז החדשות, המלחמה לעצמאות בנגלדש ב־1971. למדתי את הנושא על בוריו, והייתי בקיא בפרטי הפרטים של מלחמת צבא פקיסטן נגד המורדים הבנגלים במזרח המדינה, שהסתייעו בכוחות הודיים. מצויד בידע נרחב על הנעשה שם, הגעתי לריאיון שהתקיים ברמת אביב בכתובת שנמסרה לי טלפונית מספר ימים קודם לכן. חדר המפגש היה צנוע, לא מרוהט, וקירותיו עירומים מתמונות. היו בו רק שולחן כתיבה, מספר כיסאות ותריסי חלונות מוגפים. פגשתי שם שלושה גברים חמורי סבר כבני 35, שלא הכרתי. בחדר שררה אווירה עניינית מאוד שכללה בעיקר שאלות ותשובות בהתייחס למהלך חיי. כשנשאלתי ביחס לנושאים שעל סדר היום העולמי, הצלחתי לנתב את השיחה ואת תשומת לב הנוכחים לסוגיה שהתכוננתי אליה .

המפגש לא יצר אצלי מתיחות כלשהי טרם קיומו או במהלכו ויצאתי ממנו בתחושה שהשארתי רושם חיובי על חברי ועדת הקבלה. הבנתי כי יש רגעים בזמן שבהם הכל מתגמד נוכח הכרעה גדולה אחת שתלויה על חוט השערה וזה היה הרגע. בינואר 1972 קיבלתי תשובה חיובית.

שובצתי לעבוד ביחידת המבצעים המיוחדים של השב"כ, שהייתה אותה עת קודש הקודשים של השירות. היחידה עסקה במבצעים החשאיים ביותר של השירות ורק בודדים עבדו בה בתקופה זו. התפעמתי מאופי הפעילות החשאית ומהמידור המוחלט. לא הייתי רגיל לסוג זה של פעילות, שאיננה עבודת כפיים, והיא נראתה לי בתחילה עבודת בטלנים, ניגוד גמור לעבודה האינטנסיבית המאומצת והקשה שהייתה נהוגה אצלנו במשפחה.

על רקע זה נזכרתי שבאחד הימים ביקש ממני אבי שאצטרף אליו לנסיעה לתל אביב. חשבתי לתומי כי תל אביב היא כמו המושבה שלנו, אולי מעט גדולה יותר, משהו בדומה להרצליה. כשהגענו לעיר הגדולה והמודרנית נדהמתי ממראה

עיניי. מכוניות רבות נעו בזו אחר זו, נסעו לכאן ולשם, אנשים רבים הלכו לכל כיוון על המדרכות, חוצים את מעברי החציה וממהרים הלאה.

תנועה כה רבה, כך שלרגע עיניי כמו הלכו לאיבוד בשאון ההמולה. החלק המפתיע ביותר היה יושבי בתי הקפה. הבטתי ולא הבנתי, כיצד ייתכן שישנם כל כך הרבה אנשים שאינם עובדים ומסתובבים בבטלה מוחלטת — הייתי בן כפר טיפוסי ולא ידעתי כי העיר הגדולה הזו תשמש אותי בעתידי המקצועי, לעבוד איתה ובתוכה.

הפעילות בשב"כ הייתה שונה מכל מה שעסקתי בו בעבר. העשייה המבצעית הייתה אהובה עליי מאוד וריתקה אותי בכל שלב. למדתי לחשוב באופן מבצעי, להתחכך ביריב, לעקוב, להאזין, לצלם, לבצע פעילות חשאית, לצפות, לנהוג מבצעית במכונית, אופנוע ובמשאית ולעשות שימוש בכלי נשק מסוגים שונים. היינו חבורת צעירים חסונים מיד אחרי צבא, תלמידיו של מדריך הירי האגדי דייב בקרמן ז"ל, שאימן אותנו בירי באקדח מעמדה נייחת, ניידת וממכונית נוסעת, לרבות תרגולות לוחמה בטרור וקרב מגע, על פי תורת פעילות שפיתח.

בשב"כ עוצבה גישתי לעבודה: דבקות במשימה, חשאיות, דיוק בפרטים ובעובדות, אמירת אמת ושמירה על ריכוז מקסימאלי ברגע האמת. לצערי, פרק חיים זה טעון ומלא בעובדות רגישות ומיותר לציין שעקב היבטי אבטחת מידע וצנזורה, השמטתי סוגיות שאיני יכול לפרטן.

בסך הכול חשתי שבשש שנות שירותי בשב"כ רכשתי כלי עבודה לעתיד והגשמתי משימה שהצבתי לעצמי. ראיתי את הפעילות במסגרת השב"כ כמשימה קדושה וחשתי מחויבות מוחלטת לארגון. בשב"כ התחיל פרק חדש בחיי, פרק שמחוץ ל"גדרות" רמת השרון. מילד החי במעין בועה המנותקת מהעולם החיצון, עבור לנער מתבגר בכפר הירוק ולבסוף חייל השש אלי קרב, הגעתי לעולם חשאי מסתורי ומרתק.

בניגוד לצבא, שם נדרשתי לכושר קרבי ולהסתגלות לקשיים פיזיים, יכולות שהיו טבועות בי מילדות, בשב"כ הייתי אמור להתאים את עצמי לדברים שונים בתכלית — יכולת אילתור לנוכח תנאים משתנים .

חודשי הפעילות הראשונים התמקדו בהכרת מאפייני הפעילות החשאית, תוך כדי עבודת שטח ופעילות לצד עובדים ותיקים ומנוסים. עיקר הפעילות התמקדה בלימוד והיכרות מושלמת של רחובות ערי ישראל, היכרות שהייתה חיונית ליחידה.

במקביל, למדתי לתפעל מספר גדול של כלי רכב, לשאת מתחת לבגדיי מכשירי קשר קטנים ואקדח, לתפעלם, להוציא דיווח תוך כדי מלמול סמוי ולקבל שדרים מתוך פומית שהוצמדה לכתפי .

למדתי טקטיקות מעקב שונות, החל משיטת העיקוב הקלאסית, כלומר הליכה אחר אובייקט, במקביל לו ולפניו, עבור לשיטות עקוב נוספות שבהן מתבצעת סריקת תא שטח והצפת חשוד, וגמור בעיקוב על ידי העברת מסרים באמצעות סימני ידיים. נוסף על כך, קיימנו תצפיות לעבר בתיהם של גורמים מסוימים — כל אלו היו פעילויות יצירתיות שדרשו מיומנות נרכשת מיוחדת. כמעט לכל מבצע קדמה תצפית בזמנים משתנים — קצר, בינוני או ארוך. הנתונים שנאספו היו בסיס למבצע עצמו. העדר ערנות או החטאה במהלך תצפית היו עלולים לגרום לתקלה מהותית עד כדי כישלון או אי יציאה למבצע. אסור היה לתת לשום דבר להסיח את הדעת מהדבר עצמו.

בתחילת שירותי התוודעתי למגבלה מסוימת בהתנהלותי, מכיוון שלא הכרתי את אופי ומהות אורחות החיים של העולם הרחב שמחוץ לרמת השרון.

עד אז, מעולם לא סעדתי במסעדה, לא לנתי בבתי מלון ולא נכנסתי אליהם, ואף פעם לא נחשפתי לבתים פרטיים של אחרים, או למשרדים ממשלתיים. מעולם לא נהגתי במגוון כה גדול של מכוניות גדולות כקטנות, יוקרתיות ובלויות, היכולות להגיע למהירויות מטורפות. לא הכרתי את סוגי המאכלים השונים, את אופן הזמנתם, לא את התשלום בעדם ולא את שאר ההתנהלות המקובלת במסעדות. חשתי מבוכה, אי ודאות ובלבול מה, לנוכח העולם החדש שהיה זר לי. פעלתי מתוך תחושה פנימית, ללא ניסיון וביסוס מקצועי כלשהו.

באחד הימים הוצבתי לפקח, כלומר לצפות ולצלם, אחר נקודה מסוימת, שבה הוסתר גליל סרט עם מידע רגיש, שהוטמן על ידי אחד המרגלים שפעלו בארץ. נקודה זו הייתה מקום מוסכם מראש לחילופי מידע בין סוכן למפעיל בצורה

אנונימית, בלי שמטמין החומר ידע מיהו האדם השני המיועד לאסוף אותו מאוחר יותר. תהליך מורכב זה של העברת חומר באופן אנונימי נועד לוודא מידור מקסימלי. הייתי מודע לאחריות הכבדה הגלומה במשימה. לא הסטתי את תשומת ליבי מהנקודה והתמקדתי בה בכל מאודי, מוכן לדווח בכל רגע אחר כל התרחשות.

השעה הייתה שתים־עשרה בצהריים, מזג האוויר היה חורפי, הטמפרטורה צנחה סביב האפס ואני "קפאתי עד העצם". על רקע קשיים אלה הבחנתי לפתע שגליל הפילם נעלם מעיניי. לא הבנתי כיצד קרה הדבר, צפיתי למקום ולא הבחנתי באף גורם אנושי שהתקרב לנקודה. כיצד נעלם הגליל? נתקפתי בהלם, חרדה, בושה וכלימה, וביקשתי לדווח לממונים עליי אודות התקלה. לפתע הבחנתי בחתול המגלגל בכפות רגליו את הגלילון היקר. ירדתי באיטיות כדי שלא להפחיד את החיה, שמא תימלט עם ה"אוצר" והשבתי אותו למקומו. חיל ורעדה שהסתיימו בחזרה לשגרה — פעם ראשונה שחשתי משמעותו של "פיק ברכיים" מה הוא.

את נאוה רעייתי הכרתי ברמת השרון בפברואר 1972, במהלך מסיבה שארגן חבר ילדות לרגל נישואיו. מהרגע הראשון שראיתיה החלטתי שהיא תהיה אשתי. כל חבריי בשירות היו כבר נשואים וזו הייתה האווירה הכללית.

מיד כשנכנסתי למסיבה הבחנתי בנאוה: נערה בלונדינית, יפה ושקטה. החיזור אחריה היה קשה ומייגע — נאוה לא נענתה ברצון לחיזוריי, ואולם בכל אופן לאחר מספר חודשים החלטנו להינשא והחתונה התקיימה בנובמבר 1972.

נאוה היא אשת סוד מושלמת, גם משום אופייה הסגור וחינוכה ה"יקי", וגם משום שתדרוכי אבטחת מידע הרשימו אותה מאוד. הגם שידעה שאני עובד בשב"כ, לא הסכימה לפרט בפניי את מהות שירותה הצבאי, עד שאחד מעמיתיי סיפר לי כי הייתה צפנית ואשת קשר ברמת סיווג עליונה. בשלב מסוים הועברה לנאוה בקשה להיקלט במסגרת המוסד ביחידת תחנות חו"ל.

התנגדתי לכך, מכיוון שהתפקיד דרש ממנה שהייה מרובה מחוץ לישראל ולא ראיתי בעין יפה ריחוק בינינו כבר בתחילת חיינו המשותפים. זו הייתה טעות,

שכן יכולתי להשתלב במוסד בעבודה מקבילה לזו של רעייתי, ואולם אני לא העליתי את הרעיון מחוסר ידיעה והעדר מעוף.

נאוה, בעלת אופי חזק במיוחד, היא היחידה שאני חש כלפיה אמון מוחלט, נוחות וביטחון מלאים בכל מצב. יש ביננו אהבת אמת לה אנו מחויבים למעלה מחמישים שנים .

באחת המשימות הראשוניות שביצעתי עצמאית בשב"כ, ניתן לי רכב וחדר במלון שבו אמור הייתי לשהות. לצורך סיפור הכיסוי הותר לרעייתי להצטרף אליי. עבור שנינו הייתה זו התנסות ראשונה של שהייה במלון יוקרה. התיישבנו על הכורסאות בחדר המלון, ומכיוון שאופי ההתנהלות בחדר לא היה ברור לנו, לא הזזנו פריטים, כמי שחוששים להזיק עקב חוסר מודעות. חששנו לשבת על המיטה ולקמט את הסדינים וכמובן שלא הזמנו שירות חדרים ולא נעזרנו באביזרים אחרים שעמדו לרשותנו בחדר. משחלפו השעות הנדרשות לשהייתנו בחדר, שמחנו לעזוב את המקום בלי שמיצינו את משאביו .

גם מאוחר יותר כשנכנסתי בעת פעילות מבצעית לחדר זר חשתי מבוכה, נעתי בחרדת קודש בחדר וחשתי כאילו אני נמצא במבוך רווי מכשולים. נזהרתי לא לגעת ולא להזיז דבר ממקומו — בהחלט לא הייתי מוכן די הצורך לפעילות חשאית במרחב הציבורי והפרטי.

במהלך הקורס הראשוני שעברתי ביחידה, לא הצטיינתי. רוב המשתתפים בו היו קציני צה"ל לשעבר שהורגלו בעבודת מטה, חשיבה מבצעית סדורה, לרבות ידע קודם בכתיבת פקודת מבצע ונהלים — לי, כל אלה היו חדשים. למרות קשיים אלה ואחרים, ידעתי להתגבר על המכשולים ונחשבתי לעובד מין השורה. אין ספק בליבי שהתעריתי בין עמיתיי כשווה בין שווים במהלך עבודת השטח. עם זאת, כשנתתי לעצמי מאוחר יותר דין וחשבון מפוכח, התברר לי שתקופת הבגרות הראשונה שלי, בצבא ובשב"כ, לקתה בחוסר מודעות עצמית לחולשותיי באותה עת. לא הייתי איש הגיגים, לא נטיתי להרהורים פילוסופיים, לא שאלתי את עצמי שאלות של מהות, ולא ניעורו בי התלבטויות מוסריות. מכיוון שכך, גם לא פילסתי את דרכי המקצועית ולא עסקתי בשאלות מעשיות של קידום מקצועי.

התנהלות זו מנעה ממני מאוחר יותר את היכולת להתמודד על תפקידים — מצב שפגע בהישגיות האישית שלי.

באמצע 1973 נשלחתי מטעם השב"כ לאבטח עם אחרים את מחנה העולים "שנאו" שבפאתי וינה, למשך תקופה של שלושה חודשים. במחנה זה המתינו העולים מספר ימים לאחר שעזבו את ברה"מ, בדרכם לישראל. היו אלה ימי "מסך הברזל" והעלייה מרוסיה הייתה תהליך חשוב ומורכב.

נאוה הייתה בהיריון מתקדם, והשהייה במקום זר ומרוחק גרמה לי לגעגועים אליה כפי שמעולם לא חשתי בהם קודם לכן. מחנה העולים היה למעשה טירת ענק מוקפת חומה ששכנה בליבו של יער עבות. למרתף הטירה איש לא העז להתקרב — שמא יגלה שם את זוועות העבר.

אלפי העולים שיצאו מברית המועצות הובאו לטירה ומשם לאחר התארגנות קצרה הועלו למטוסים שהטיסו אותם ארצה. תפקידנו היה לאבטח את ריכוזי העולים מפני תקיפת מחבלים אפשרית, שתכננו לפגוע בעלייה, וזאת בלי לחשוף את זהותנו ושיוכנו האמיתיים.

במעגל האבטחה החיצון, מעבר לגדרות ההיקפיות, בינות לעצי היער הסבוכים, סיירו חיילים אוסטריים עם כלבי זאב אימתניים — ההקשר שעבר בראש לכולם היה ברור. התקופה הסתיימה ללא אירועים ביטחוניים מיוחדים, ואולם למדתי להכיר מקרוב את סוגיית העולים על מורכבותה.

כשהבטתי במהגרים ובבגדיהם הדלים למראה, לא יכולתי שלא להיזכר בשנות ילדותי, כאשר היו ברשותי זוג מכנסי חאקי יחיד וחולצה לבנה אחת, שעימם יצאתי לבילויים בימי שישי. נזכרתי שבחורף היינו נועלים מגפיים שהיו גדולים ממידתנו, על מנת שיוכלו לשמש אותנו גם בחורפים הבאים. בגדים חדשים ונעליים נחשבו למותרות ואלה עברו מבן משפחה אחד למשנהו וכך הלאה

לאחרים. בגד לא נזרק עד שלא נפרם לחלוטין. הבנתי טוב יותר את מצוקת העולים.

אירוע חריג שאותו אני נושא עימי עד היום התרחש עם סוף פעילותי במחנה העולים. אחד משליחי המעון, אדם נשוא פנים ומבוגר ממני בעשרות שנים, ביקש שאקח מעטפה סגורה ואמסור אותה כשאגיע ארצה לקרוב משפחתו, הגר בסמיכות למכריי — הסכמתי. יום אחד לאחר ששבתי ארצה, נאוה ואני התדפקנו על דלת משפחתו של מוסר המעטפה ונתנו אותה לגורם המתאים. הנושא נשכח מליבי וכלל לא הייתי ער לאשר התרחש לאחר מסירת המכתב. מתברר כי במעטפה הסגורה היה מכתב, שבו צוין שמצורף אליה גם שטר של מאה דולרים, ואולם הכסף לא היה במעטפה.

המידע הועבר בדרך כלשהי לשב"כ, שהיה חייב לבדוק "האם יש דברים בגו" ולהבין האם בין שורותיו ישנו נוכל או גנב בדמותי. נחקרתי ותושאלתי אודות הכסף על ידי עובד מחלקת החקירות של השב"כ.

בסופו של דבר, לאחר שהדפתי את האשמה שהוטחה בי, הצעתי לרווחת חוקרי לעבור בדיקת פוליגרף, שכן היה ברור לי שהאמת תצא לאור. הבדיקה וממצאי החקירה טיהרו אותי לחלוטין והסירו ממני כל חשד או ספק. שום משקע שלילי או טעם מר לא נשארו בי בעקבות המקרה ועברתי עליו לסדר היום.

עם זאת, פעם ראשונה הבנתי כיצד לפתע פתאום וללא כל התרעה, אדם עלול להימצא במרכז חקירה ומחויב להוכיח ש"אין לי אחות". את לקח האירוע הפנמתי עמוק בתוכי, ומאז לא הסכמתי ליטול דבר מה להעברה בלי לדעת את תוכנו.

מספר חודשים אחר שובי ארצה, ב־28 בספטמבר, אירע פיגוע של ארגון "צאעיקה", שהוקם על ידי מפלגת הבעת' הסורית, ברכבת העולים, והפעילות במעון העולים "שנאו" פסקה.

מלחמת יום כיפור

שנתיים לאחר תחילת פעילותי בשירות הביטחון פרצה מלחמת יום כיפור. לפתע פתאום נותקתי מהבית ונכנסתי לאווירת מלחמה. רק שבוע לפני כן נעשיתי לאב טרי ובני גיא נולד. התייצבתי וסופחתי לחטיבת צנחני מילואים שלחמו יחדיו שנים רבות והכירו אחד את השני — אני הייתי חייל חדש בפלוגה ולפתע מצאתי עצמי בין זרים — זר לכולם ומשווע לאקט של ידידות.

בימי הלחימה הראשונים, עמוק בתוך סיני, בתוך שוחה אישית שחפרתי, נמצאתי עם אחרים תחת הפגזה כבדה שארכה שעות רבות ומורטות עצבים. הפגזים שירו המצרים היו רבים וכל נפילה לוותה בחשש מובן.

ככל שחפרתי עמוק יותר את שוחתי, כך היית מוגן יותר. השוחות הזכירו לי את צוות החופרים שליווה אותי בילדותי. כיום זה יישמע אולי מוזר, אך באותם ימים לא הייתה בין בתי התושבים מערכת ביוב מרכזית, והתחליף היה בור עמוק שנחפר, בור ספיגה — "ג'ורה", שאליו נוקז הביוב הביתי.

במושבה פעל קבלן חפירות ג'ורה ויחד עם שני עובדים נוספים הם היו מגיעים וחופרים את בור הספיגה לפי הזמנה. החופרים העמידו מעל נקודת החפירה המיועדת משולש מברזל בגובה של ארבעה מטרים, שבמרכזו יצול היורד אנכית ובתחתיתו מקדח עגול מחודד. ליצול הברזל חיברו שלושה מוטות בתשעים מעלות, ובאמצעותם דחפו הגברים בעת ובעונה אחת את היצול המרכזי. תוך כדי דחיפת המוט וסיבוב היצול, נכנס המקדח לאדמה והעמיק בה, עד שהוצאה אדמת חול ים מתחתית הבור. דחיפת יצול המקדח על ידי השלושה בצהרי היום החם, כשלראשיהם כאפיות ומגופם השרירי, ללא חולצות, נטפו אגלי זיעה, לוותה בשירה קצבית אחידה, ותזמון מושלם של דחיפת המוטות — נזכרתי בם כשחפרתי את שוחתי האישית .

בשלב מסוים במהלך הקרבות נענו לעבר החווה הסינית, שממוקמת בחלקו המערבי של חצי האי סיני, סמוך לתעלת סואץ ולאגם המר הגדול. בגזרת החווה התנהל החל מ־15 באוקטובר 1973 רצף של קרבות בין כוחות שריון ורגלים של ישראל לבין כוחות ממוכנים מצריים. בליל ה־17 באוקטובר, קצת אחר חצות, נכנס ללחימה הקשה גם גדוד הצנחנים 890, וספג אבדות קשות ביותר.

בבוקר שלאחר הקרב הגיעה מחלקת צנחני המילואים, עליה נמניתי, לגזרת החווה. בשוחות מולנו ישבו דוממים ומוכים גדולי מפקדי הצנחנים, תשושים ומדוכאים מתוצאות קרבות הלילה הנורא. קרב זה נמנה על אחת הטרגדיות המבצעיות הקשות שידע צה"ל — נהרגו במהלכו חיילים רבים ואחרים נפצעו. כשהגענו לשטח גופות החיילים עדיין היו שרועות באזור הקרב.

ביקשו מתנדב לצאת על גבי רכב "זלדה" לגיא ההריגה הלילי ולנסות לאתר פצועים שהושארו בשטח וניתן אולי היה עדיין להצילם. התנדבתי, מאחר שהייתי צעיר החבורה וזה רק התבקש. מפקד המחלקה יצא עם הזלדה שלו ראשון והנהג ואני יצאנו אחריו. הבנתי שהדרך היחידה להינצל מבלי להיפגע מירי מצרי, היה על ידי נסיעה מטורפת ללב האזור, תוך כדי ירי מהיר ובלתי פוסק ממקלע המאג. כשהגענו למקום, הזדעזעתי מהמראה הקשה. לעיניי נגלו עשרות גופות של צנחנים ישראלים שהיו פזורות בשטח. חלק מהגופות נערמו זו על גבי זו.

לפתע המ"מ הבחין בתזוזה של אחד החיילים. הוא מיהר לעברו, הרים אותו, שלף אותו החוצה ממקומו, העמיסו על הזחל ונסע חזרה לנקודת הכינוס כאשר אני בעקבותיו . לצערי, ברבות הימים ראיתי מחזות ומראות קשים, אך ספק אם ראיתי מחזה כה קשה כמו בחווה הסינית. כשהגענו לנקודת הכינוס ירדתי והקאתי את נשמתי ללא יכולת לחדול, כנראה תוצאה של המתח והלחץ העצום שבהם הייתי שרוי במהלך ניסיון החילוץ והמראות הקשים.

בהמשך המלחמה עברנו על גבי גשר הגלילים, שהוקם מעל תעלת סואץ, לצידה המערבי של התעלה, לצד המצרי, ליבשת אפריקה. שהינו שם מספר ימים שבמהלכם התקיימה לחימה מעת לעת וחילופי ירי, אם כי לא הייתי במוקד העשייה בקרבות אלה. כעבור כמה ימי הקרב, הושגה הפסקת אש ושהינו במשך מספר חודשים ברביצה והמתנה בין חולות "המתלה".

הזדמן לי להיות החייל הראשון שהותר לו לצאת לחופשה בת יומיים, שכן כזכור שבוע טרם תחילת המלחמה נולד גיא, בננו הבכור. סיבה מספיק טובה להיות ראשון בתור ליציאה הביתה.

עברתי תקופה קשה. העובדה שבמהלך ימי הלחימה לא הייתה לי היכרות מוקדמת עם מי מהלוחמים ולא היה לי חבר לחלוק עימו חוויות או לקבל תמיכה כשצריך, פגעה בחוסן האישי שלי. לא הפגנתי את תחושותיי כלפי חוץ, אך למדתי לקח בל יישכח — כוחה של העדר חברות בקרב מהי.

חזרה לפעילות מבצעית

הפעילות ביחידת המבצעים המיוחדים של השב"כ, הייתה עבורי אירוע מאתגר, מענג, שכולו הרפתקה. אני חש כך גם כיום בחלוף חמישים שנים. מתברר ש"חיידק" המבצעים לא מש ממני גם במהלך השנים, כששרתתי כאיש מילואים של השב"כ והמשכתי ליטול חלק בפעילויות כאלה או אחרות .

במהלך העשייה המבצעית כמבצע מהמניין, נדרשתי לתעצומות נפש, להליכה על הקצה, ליצירתיות ולשלמות בביצוע המשימה. חשתי סיפוק רב מתוצרי העבודה ולהערכתי, אין עוד עיסוק זהה, המביא לידי ביטוי כה גדול את תחושת הייחוד והנועזות שבאדם. תחושה שרק מעטים ששפר עליהם מזלם יכולים לחוש אותה.

זו הייתה מלאכה שבה שלמות הביצוע המופקת מהעובד הינה מוחלטת, בלתי מתפשרת וכמעט בלתי סבירה. האדרנלין המופק מהגוף בעת ביצוע משימה עלה על גדותיו. הסבלנות, ההיטמעות, הגיחה הפתאומית, היצירתיות, ההבנה ההדדית הנסתרת בין צוות העובדים, התקשורת האילמת שביניהם, ההתרגשות והסיפוק הנלווים לעשייה היום־יומית, היו עילאיים. כלל לא חשבתי על מגבלות הכוח ופעלתי בערמומיות על פי מיטב השיפוט והתבונה האישית שלי. ככל הנראה פעילויות אלה היו טבועות באופיי גם קודם לכן, שאם לא כן לא ניתן להסביר את האפיזודה הבאה.

בבגרותי הייתי חלק מחבורת רחוב, שהורכבה מקבוצה של ארבעה בני נוער חסרי מעש ומשועממים, שעימם התרועעתי חדשות לבקרים. למעשה, היינו קבוצת פרחחים ״לייט״, פראי אדם, שהתגודדו מדי ערב בקרן רחוב וחייהם התנהלו סביב בית הקפה הקטן שבמרכז רמת השרון, "קפה פלדמן". באגפו האחורי של בית הקפה, מוסתרים מאחורי וילונות ופרגוד, הוצבו שולחנות הימורים למיניהם .

"אנחנו יכולים לשחק?" ביקשנו מבעל בית הקפה. "יש לכם כסף?" שאל בלחש והביט לצדדים. "כן," ענינו. כסף רב לא היה באמתחתנו, ואולם זה הספיק למשחק או שניים, כך שגם אנחנו שיחקנו מדי פעם ולא רק צפינו בגדולים.

את רוב זמננו העברנו בפעילויות של נערי רחוב כיד הדמיון הטובה עלינו. היו לנו אלילי פופ וידענו את כל מצעדי הפזמונים בעל פה, כמו גם היכרות עם כל שחקני נבחרות הליגה בכדורגל .

פעם אחת גילה אחד החברים אודות הימצאו של מחסן גלידה, ששימש את אחד מבתי המלון בסביבה, אליו ניתן היה להיכנס בהסתר. בשקט רב בחשכה התגנבנו למחסן ושם ליקקנו ואכלנו כיד המלך גלידה מלוא החופן — זה היה מעשה שטות .

ברבות הימים הצלחתי כאדם בוגר להתגנב, להיכנס ולהשתחל למקומות רגישים הרבה יותר ממאגר הגלידה בחצר בית המלון. במסגרת הפיקוח והמעקב השגרתי אחר אובייקטים שונים, קיימנו מעקבים ופעילות מבצעית, צילמנו חומרים, לרבות התקנת מכשירי האזנה וצילום למיניהם.

עברתי עם אחרים לילות שלמים של תצפית בליבן של ערי ישראל והערים הפלסטיניות, ובהן שכם וג'נין, חברון ובית לחם. בתקופה ההיא הפעילות הגלויה והסמויה בלב ריכוזים עוינים לא נחשבה כמסכנת חיים כבימינו. לעיתים אף צעדנו לבדנו בתוככי ערים אלה, ללא פחד. אלה היו ימים אחרים, שבהם הטרור היה בפרופיל נמוך יותר. עם זאת, בתקופה האמורה, שני עובדי מבצעים, שאותם לא הכרתי אישית, נהרגו במהלך פעילות מבצעית.

סכומו של דבר, מעולם לא צצו במוחי דילמות מוסריות, כגון זכות האדם לפרטיות או הגנה של מושא המעקב מפני פלישה לדלת אמותיו וכד'. הציות למערכת היה מוחלט, ללא שאלות או תהיות — פעלתי על בסיס המוסכמות שהיו נהוגות באותה עת בשירות. חשתי שאני מבצע פעילות ביטחונית משמעותית רבת חשיבות וזה היה העיקר. לא פעם בלילות, כשאיישתי נקודות תצפית או המתנתי שעות ברכבים, הפלגתי במחשבות ובהתבוננות לעבר כור מחצבתי וציינתי לעצמי בסיפוק את הדרך הארוכה שעברתי עד הלום.

אחת מהאנקדוטות שהגורל זימן לי באותם ימים אירעה, באחת הפעמים שקיימנו בת זוגי לעבודה ואני תצפית מתוך מכונית, בתחנת דלק ברמת השרון, כשאנו מתחזים לזוג. היא הושיטה לי ספל קפה וכעכים ואמרה לי "תטעם־מעשה ידי" ו"למה שלא תסיר את עינך מהאובייקט ותירגע ? אני כבר אסב את תשומת ליבך במידת הצורך". כיוונתי את מסעד המושב למצב אפרקדן ובהיתי בכוכבים. לפתע ראיתי את אבי, שנהג לתדלק בתחנה זו, מתקרב אליי.

"אוי זה אבא שלי," אמרתי לזוגתי לעבודה. "תתכופפי" אמרתי ואולם היא לא הספיקה ועינו החדה של אבי קלטה אותי נח אפרקדן עם הבחורה, הקפה והעוגיות .

נתכרכמו פניו של אבי ואכזבה נוראה ניבטה מהם; בנו שלו, שגדל על ערכי יושר, מוסר ונאמנות, בוגד באשתו. יצאתי אליו וניסיתי להסביר כי מדובר בעבודה, אולם הוא נאחז במראה עיניו ולא קיבל את ההסבר. "אסור לך להרוס את הנישואים שלך," אמר לי. בתום העבודה כשפגשתי אותו. ניסיתי לומר כי מדובר

בחברה לעבודה וכי ערכנו תצפית משותפת. גם אז לא הועילו ההסברים, שנשמעו לו כתירוצים ולא יותר. נדמה שעד יום מותו סבר שתפס אותי על חם, והחמור מכול, שהיה מאוכזב מדרך התנהגותי .

במסגרת עבודתי כמבצע ביחידה אירעה לי תקלה, שלהערכתי השפיעה על המשך פעילותי בארגון. בני הבכור בן השנתיים, גיא, נאלץ לעבור ניתוח מורכב ברגלו. בתל השומר של אותם ימים לא אפשרו להורים לשהות עם ילדיהם במהלך הלילה. "אתם לא יכולים לחכות כאן עד אין סוף גברתי ואדוני" אמר לנו מנהל המחלקה בשעת לילה מאוחרת. נחרדנו מעצם המחשבה שהבן יישאר לבד, ללא השגחתנו הצמודה בשעות הלילה. מכיוון שנאוה רותקה למקום עבודתה ואני עבדתי באותה תקופה במשמרות יום, החלטנו כי אישן בבית החולים בהסתר, בסמוך למיטת בננו, וכך היה. השינה בתוך מחסן הבגדים לא הייתה שינה, אך שקט נפשי היה לנו .

כעבור מספר ימים, שבהם ביליתי את לילותיי בבית החולים ואת הבקרים בעבודה, אירעה לי תקלה ונרדמתי ברכב במהלך פעילות עיקוב, כאשר היינו בהמתנה להתרחשויות. בביקורת פתע שערך מפקד היחידה בשטח נמצא שנרדמתי. על אירוע זה נערך לי טקס ביוש והשפלה פומביים בפני כל עובדי היחידה. מעולם לא שכחתי ולעולם לא אשכח מקרה משפיל זה. מדובר באקט שהשאיר בי צלקת רגשית, שלא היה עובר כיום. אם זיכרוני אינו מטעני, לא נערך עימי בירור מקדים להבנת הנסיבות והרקע שבעטיים לא שלטתי בעפעפיי. אלה היו זמנים אחרים וצורת הניהול של הימים ההם, כבר אינה מקובלת כיום.

אני מעריך כי אירוע זה הטה את הכף בשלב כלשהו, והיה הרקע, לאחר שש שנות פעילות, לסיום החוזה האישי שלי עם השב"כ ולהתמנותי כקצין ביטחון באחת משגרירויותינו בחו"ל. הייתי להוט להמשיך ולשרת את המדינה בדרך זו או אחרת, וחייתי טוב עם ההחלטה לצאת לחו"ל.

סיכומו של דבר אלה היו שש שנים מאתגרות, עם רצף אירועים דרמטיים מהם מאוד נהניתי. כששאלתי את עצמי פעמים רבות מה הוא הקניין שהיה החשוב לי ביותר לרכוש במסגרת פעילותי בשירות, הייתה לי רק תשובה אחת: השמירה על שמי הטוב ועל יכולותיי המקצועיות, באמצעותם פילסתי מאוחר יותר את דרכי בשבילי החיים השונים.

קינגסטון, ג'מייקה

לאחר שש שנות פעילות מבצעית בשב"כ ומאחר שלא קודמתי לדאבוני בסולם הדרגות, כפי שחשבתי שהגיע לי, הבנתי שעליי לעזוב. הוצע לי להצטרף לקורס קב"טי שגרירויות ולצאת עם המשפחה לשליחות לקינגסטון, ג'מייקה. הסכמתי מיד. ג'מייקה, מדינת אי ענייה באיים הקריביים, בעלת היסטוריה עשירה, מבוססת על תיירות, חקלאות, גידול קני סוכר, בננות, ומחצבים, הצטיירה בפניי כמקום אקזוטי שראוי לשרת בו. לבקשת משרד החוץ, שדגל בשיגור סגל דיפלומטי לחו"ל הנושא שם משפחה ישראלי שינינו את שם משפחתנו משליין לשנער.

באוגוסט 1977 יצאנו למקום השירות החדש, שהיה מבחינתי "חור שחור", אולם היינו מלאי תקווה והמתנו לבאות. המטוס שהמריא ניתק אותנו מהמציאות

הישראלית והביא אותנו היישר לחיי מרכז אמריקה ולנמל התעופה של קינגסטון הבירה, שהיה פרימיטיבי למראה. בתי העיר היו למעשה גיבוב של פחונים צמודי קרקע, והמרחב היה צפוף, דחוס ומעלה עשן ממדורות בישול וחימום. תעלות הביוב שהיו פזורות לאורך הכבישים היו פתוחות לרווחה — העדר מוחלט של אקזוטיקה. נתיב הנסיעה לביתנו משדה התעופה עבר על פני כבישים רעועים ולא מתוחזקים, זכר לתקופת המנדט הבריטי. בצידי הדרכים, על גבי שבילי עפר כבוש, נסעו רוכבי אופניים עמוסים לעייפה בסחורות למיניהן ודוכני פירות וירקות אקזוטיים היו פזורים לאורך כל הדרך. מראה המיניבוסים המתפקעים מנוסעים היה עניין שבשגרה, כמו גם נערות שעל ראשן ערמות עצים וקערות פלסטיק .

עוד טרם צאתנו את הארץ, התברר לנו שבמרכולים המקומיים, לא ניתן להשיג את כל פריטי המזון הנדרשים והיה צורך להביאם בטיסה ממיאמי. משום כך, כששלחנו את מטעננו האישי מהארץ לקינגסטון, הוא כלל בין היתר גם פחיות ענק של זיתים, מלפפונים חמוצים ועוד מצרכים שלא היו בנמצא .

זו הייתה הפעם הראשונה שבה ביצעתי פעילויות אבטחתיות ביטחוניות עצמאיות, ללא כל סיוע, הדרכה או השגחה צמודה. תפקיד הממונה על הביטחון בשגרירות, קיפל בתוכו מגוון פעילויות שהעיקרית שבהם התמקדה באחריות לביטחונו הפיזי של הסגל הדיפלומטי, בהיותו בתוך השגרירות ומחוצה לה.

כנושאים נלווים טופלו גם סוגיות של אבטחת מידע, כניסה מבוקרת לשגרירות, קיום קשרים עם גורמי אבטחה מקומיים וכד.' כעת היה עליי להיות המפקד של עצמי ולהחליט, ללא יכולת להתייעץ או לקבל תמיכה ועזרה. בעיקר נזקקתי לסיוע בכל הקשור להפעלת מערכות אלקטרוניות מורכבות, שסייעו לי לממש את תחומי אחריותי בשגרירות במהלך העבודה. הפער בין יכולותיי בתחום זה לציפיות מנהליי היה גבוה ולא ניתן לגישור, אף שניסיתי לצמצמו. בימים אלה של ניסיונות התמודדות עם הטכנולוגיות המתקדמות, שבתי לימי ילדותי, כאשר מכשיר טלוויזיה לא היה בבית, תקשורת לא הייתה ועל טלפון ביתי איש כלל לא חשב. בסופו של דבר נעזרתי באחד מידידיי החדשים במקום, שסייע בידי בהתקנת המערכות ותפעולן התקין.

בצד פעילותי השגרתית וההתמודדות הבלתי פוסקת עם מטלות הנציגות, ביצעתי גם מספר נסיעות עבודה למדינות שכנות, כגון האיטי והרפובליקה הדומיניקנית. קיבלתי בהן ניסיון ומושג מסוים גם על ההתנהלות בנציגויות אחרות, וניצלתי את הזמן הפנוי גם לבקר ולטייל במדינות מיוחדות אלה.

עד אז, כל פעילויותיי במסגרת השב"כ היו מוכוונות, מפוקחות ותחומות בזמן קצוב — תמיד היה מישהו מעליי שחשב, תכנן בשבילי ופקד עליי. למעשה, זה היה המבחן הראשון ליכולתי לנהל פעילות ביטחונית עצמאית רחוק מהמטה. התגאיתי בקבלת המשימה ונהניתי מהאמון שניתן בי, כמו גם מתחושת השליחות והערך העצמי.

היציאה לחו"ל אפשרה לי היכרות עם מרחב מחיה חדש, שכלל עבודת מטה, עיון בחומרים מסווגים, עבודה על פי נהלים, פעילות עצמאית בקרב הקהילה הדיפלומטית והכרת גבולות גזרת הפעילות שנדרשה ממני. זו הייתה הפעם הראשונה שהיו נתונות בידיי החלטות על תהליכים, כאשר כל האחריות להצלחה, או לכישלון, הייתה מונחת לפתחי .

נהנינו בג'מייקה, אף שזו נחשבה כמדינה "קשת שירות"; הגדרה שנבעה ממכלול מרכיבים ותבחינים שעליהם הוחלט במשרד החוץ. אנו דווקא חשנו מצוין. גרנו בבית עם נוף אקזוטי, לרבות בריכת שחייה פרטית, בית ספר מיוחד לילדי דיפלומטים זרים, גנן פרטי וגם עוזרת ומבשלת. נהנינו מחיי מותרות.

קבלת הפנים של ג'מייקה לא החלה ברגל ימין. עם הגיענו למקום חלינו נאוה ואני בקדחת "דנגי" — מחלה שנגרמת ומועברת מעקיצת יתוש וקיימת בכל מדינות העולם המתפתחות. היינו מנוטרלים מספר ימים ונמצאנו בסיכון גבוה לפתח מחלה קשה. הרגשתנו הכללית הייתה זוועתית, היינו חסרי אונים, סבלנו מחום גבוה, כאבי שרירים ופרקים, בחילות, הקאות וחולשה כללית טוטאלית.

מצב כזה עוד לא חווינו. לא מעודד היה לשמוע כי המוני מקומיים מתו מהמחלה ואנו, למזלנו, יצאנו ממנה בעור שינינו לאחר מספר ימים של טיפול מונע כלשהו שקיבלנו בבית חולים אמריקאי.

הדרמות קיבלו את פנינו מיד לאחר שהתמקמנו בביתנו החדש. בסמוך לנו התגוררה אישה מקומית צעירה ויפה כבת עשרים — דוגמנית מרשימה מאוד. בוקר אחד יצאנו מהדירה ונדהמנו למצוא אותה מוטלת מעולפת לפתח דלת דירתנו. לא הבנו מה הסיבה לכך. מיהרתי לגשת אליה ולטפל בה. נשאתי אותה בזרועותיי, הנחתי אותה בתוך הרכב ומיהרתי לבית החולים. לאחר שהגענו נשאתי אותה על כפיי ונכנסנו לחדר המיון, שם השכבתי אותה על אחת המיטות. לא עזבתי ונשארתי במקום למספר שעות. בבית החולים נקבע מותה. בחורה צעירה ויפה שאיבדה את חייה. מתברר שנטלה כדורים מסוג כלשהו שגרמו למותה. לא כך צפיתי את תחילת השירות באי.

-------.

שגרירות ישראל בקינגסטון ג'מייקה שכנה במבנה רב קומתי. באחד הבקרים שבהם ביצעתי סיור פתיחת בוקר בקרבת הנציגות, איתרתי על גג הבניין, שני אזרחים ג'מייקנים צעירים, לבושים בסרבל חום ובכובע אפור, אוזניות לראשם ובידיהם מכשיר הקלטה. לשאלתי לפשר מעשיהם, מסרו שהם מאזינים לארגוני פשיעה באזור.

כשירדתי מגג הבניין לשם פתיחת דלת השגרירות, הבחנתי בסימנים המעידים על חשד לניסיון פתיחה מוסווה של דלת הכניסה שלא צלח. בסופו של דבר לא הגענו לכלל מסקנה מוחלטת ביחס לאירוע זה.

השליחות בת השנה לג'מייקה הייתה התנסות וקפיצת דרך חשובה, במהלכה נחשפנו לחיי העולם הגדול. זו הייתה הפעם הראשונה בה יצאנו מגבולות המדינה, לפרק זמן ממושך על כל המשתמע מכך.

ברמה האישית, המקצועית, הכלכלית והחברתית ראינו הכול בגוונים ורודים והצדדים החיוביים היו בשפע — מהלך ממכר.

שיקגו

עם תום שנתי הראשונה בג'מייקה, שבה הצלחתי כנראה לבסס בתודעת הממונים עליי במשרד החוץ ובשב"כ דעה טובה על תפקודי בשגרירות, הוצע לי לעבור לשרת שנתיים כקב"ט ממונה בקונסוליה הכללית בשיקגו. לא היססתי לרגע, אין צורך לחשוב פעמיים כשמציעים לך לעבור לעיר כמו שיקגו — מקום גדול, מתקדם, מערבי ושונה בתכלית מזה שהכרנו בג'מייקה. גם האחריות וקשת התפקידים בנציגות זו היו רבים יותר ומגוונים, מה גם שהיא מנתה עובדים רבים יותר, ומספר אנשי ביטחון .

בקיץ 1978 עברנו לשיקגו. פגשתי קונסוליה גדולה עם שליחים רבים מהארץ, עובדים מקומיים ושלושה מאבטחים כעוזרי קב"ט. במהלך עבודתי קיימתי

מגעים עם נציגי ה־FBI, המשטרה המקומית והקהילה היהודית, ומצאתי חוג חברתי מתאים מקרב הישראלים ששהו במקום. בילינו שנתיים נפלאות, שבמסגרתן נטמענו בחייה של העיר היפה, הנקייה, המודרנית והעשירה. הלכנו לקונצרטים, ביקרנו בגלריות ובתיאטראות ויצאנו לטיולים רבים ומגוונים.

התרגלנו בקלות לתנאי הקור הקיצוניים ששררו במקום. הם נראו לי כאטרקציה מסקרנת ועוררו בי זיכרונות מימי ילדותי, כאשר סייעתי לאבי בגידול ירקות מתחת למנהרות פלסטיק, כדי להגן על השתילים הרכים מפני פגעי מזג אוויר סוער. עם בוקר, בימים בהירים, היינו מורידים את הכיסויים ולעת ערב שבים ומחזירים אותם למקומם על גבי חישוק מברזל. את כיסויי הפלסטיק הידקנו לאדמה באמצעות הנחת רגבי עפר על שוליהם. במרוצת עונת הגידול פקדו אותנו ימי חורף קשים והיה צורך לוודא שמנהרות הפלסטיק לא קרסו. בימי החורף הסוערים ישבנו בבית, שמענו את הגשם מכה וככל שהיה חזק יותר והרעמים הדהדו יותר, היה ברור שזה סימן לצאת החוצה ולחזק את מנהרות הפלסטיק כדי לוודא שלא עפו ברוח. עטופים במעילי גשם וסוודרים יצאנו את פתח הבית, הרוח הקרה נשבה על פנינו ובחוץ היה קר, חשוך, גשום וסוער. נלחמנו באיתני הטבע על מנת לשמור את יריעות הפלסטיק מעל החישוקים — בכך הייתה תלויה פרנסתנו.

בין יתר תפקידיי בנציגות ביצעתי נסיעות בלדרות למספר מדינות בדרום אמריקה. באחת הנסיעות התבקשתי להעביר בשק הדואר הדיפלומטי חבילה מניו יורק. לקחתי את החבילה בתחושת אחריות שכן היא נשלחה כחלק משק הדואר הדיפלומטי. המטוס המריא ואני בדרכי למקסיקו. מזג האוויר היה סוער ומדי פעם היטלטל המטוס מצד לצד. חלק מהנוסעים היו די מבוהלים. חששתי, משום שידעתי שלא היו אלה טייסי אל על המיומנים בהטסת מטוסים בתנאים קיצוניים, אלא טייסים שמיומנותם המקצועית לא הייתה ברורה לי. ישבתי בכיסאי במטוס ולא נותר לי אלא לקוות להגיע לקרקע המוצקה בשלום .

המטוס נחת וקיבלתי את החבילה שהייתה ארוזה בשק הדואר הדיפלומטי — הבטתי בה ונדהמתי. החבילה הדיפה ריח של וויסקי וחלק מהבקבוקים שהיו

בתוכה נשברו כתוצאה מטלטלת הטיסה. "אני מעביר וויסקי?" נדהמתי, ובכל זאת, מה עושים כעת? כיצד אמסור את החבילה כשהבקבוקים בה שבורים וחלק מהוויסקי נשפך? הגעתי למשרד, פתחתי את החבילה והבנתי שהיה בה גם מכתב, מאת לא אחר מאשר ראש הממשלה מנחם בגין, שיועד לנשיא מקסיקו. לצערי, גם המכתב המצורף הוכתם בוויסקי.

מה עושים כעת, כיצד מצילים את המצב ומתגברים על התקלה הזו? הילכתי על חבל דק מאוד. התייעצתי עם חברי מהעבר, ניסיתי לפענח את המצב ולהבין מהן האפשרויות שעמדו לפניי באותו רגע. שקלנו כיצד לפתור באופן יצירתי את הבעיה, וביצענו "מבצע" משותף כיד הדמיון הטובה עלינו. המכתב המוכתם נכתב בשנית ונמסר ליעדו בלי שמישהו נחשף לתקלה.

השהייה בשיקגו הייתה אבן דרך חשובה בחיי המקצועיים והפרטיים ושימשה כמקור ידע עצום בכל הקשור לאופן התנהלותי בחו"ל. למדתי את נסתרות הדיפלומטיה, הלכות נימוסין, ייצוג אינטרסים של המדינה, רגישות הקשרים עם שלטונות הביטחון המקומיים וכד'. הלכה למעשה הייתי עם השליחים האחרים, העיניים, האוזניים והקול של מדינת ישראל במקום. הייתי שרוי באותה תקופה באזור הנוחות המקסימאלית שלי. היו לנו כבר שני ילדים, ובמהלך שתי שנות השירות בשיקגו ביצענו עימם טיולי עומק והעשרנו אופקינו מהקצה אל הקצה.

שם נחשפנו למדינות חדשות ותרבויות מגוונות, והתגבשה בליבנו הכמיהה שמומשה שנים רבות לאחר מכן — לטייל בעולם והרבה.

הפרחים של אבי

כששהינו בשיקגו, אבי קיבל התקף לב שאילץ אותו לחדול מעבודתו הפיזית בשטחי גן הירק. במקביל לשובנו ארצה, ב־1980, נמצאה לו עבודה בתנובה ואני החלטתי לבקרו באחד הימים במחסן שבו עבד. לפתע ראיתיו ומטאטא בידיו כשהוא שוקד על ניקיון מחסן עלוב בו הועסק. התביישתי בשבילו. ממרום עיסוקו בחקלאות כיצרן עצמאי, הפך לשכיר האחראי לניקיון מחסן. שנינו לא ידענו איך לקבור את עצמנו במעמד מביך זה. לימים הוא הזכיר לי את המצב אליו נקלענו, ולטראומה שעברנו שנינו .

מספר חודשים מאוחר יותר עזב את תנובה והחל לעבוד בשיווק פרחי נוי. רכש טנדר שעליו העמיס פרחים מבתי גידול שונים ושיווקם לחנויות שעימן היה קשור. אבא מאוד אהב את משלח היד החדש, ראה ברכה בעמלו ומקור פרנסה איתן.

לאחר השיבה ארצה ומכיוון שטרם מצאתי את מקומי, הצטרפתי אליו מדי שבת כאשר נהג לאסוף את הפרחים מהמגדלים השונים, וסייעתי לו בנהיגה והעמסה של הסחורה. בסתר ליבו קיווה שאלך בדרכיו ויחדיו נעסוק באותו תחום שממנו נהנה מאוד. אחת לפרק זמן ביקש ממני לסייע בידיו גם בחלוקת הפרחים לחנויות. פעילות זו העניקה לי עוגמת נפש בל תתואר. הייתי עד ליחס המשפיל לו זכה מצד בעלי חנויות הפרחים, שנהגו בו זלזול, התנשאות ולעיתים השליכו על הרצפה בבוז את הפרחים שהציע למכירה. אבי, שהיה כבר איש זקן, נאלץ להתכופף, לאסוף את הפרחים בבושת פנים ולצאת מהחנות נכלם. ראיתי איך שהם מבזים אותו, פוגעים בו, ממש מתעללים ונמנעים מלשלם את חובם בבוא יום התשלום.

זה היה נורא. אבי היה איש אשכולות, אדם חכם ואינטליגנטי, קורא וכותב בשעות הפנאי במספר שפות, התבזה בפני פרחחים בעלי חנויות שלא הגיעו לקרסוליו מכל בחינה שהיא. הרגשתי את ההשפלה עוברת ממנו אליי. באותם רגעים התביישתי להישיר אליו מבט. היה ברור לי שלא אלך בדרכיו, והמשכתי לגשש את דרכי למציאת מקור פרנסה שיהלום את כישוריי.

תם עידן

אמי הייתה אשת חיל. באוקטובר 2006, בהיותה בת 81, חלתה ואושפזה למשך חודשים בבית החולים מאיר בכפר סבא. היא עברה מסע נפשי מיוסר ולבסוף החליטה להיפרד מהעולם, חשה כי תמה דרכה ולא רצתה לסבול יותר. כמי שחשה כל חייה אדון לגורלה, החליטה להרעיב את עצמה עד שנפטרה. ברגעיה האחרונים התעוררה לפתע מעלפונה, סימנה לי תנועה מסוימת בכף ידה ונדמה. עד היום לא ברור לי מה פשר היד שנופפה ולמה התכוונה.

לאחר מותה המשיך אבי בחייו עוד מספר שנים, בודד מאוד בלעדיה. יום אחד, משלא חש בטוב הובלתי אותו בכיסא גלגלים לבית החולים. הוא הביט לעבר פאתי שביל הבית שהיה זרוע בפרחים ונופף לעברם בידו לשלום, כמי שנפרד מהמקום בו חי שנים רבות. זה היה מעשה יוצא דופן של אנושיות — הוא ידע כי לא יחזור יותר לביתו. במאי 2012, לאחר דעיכה ארוכה, נפטר אבי מהעולם. הוריי היו מהותה ותקומתה של הציונות בארץ ישראל.

לאחר מותם חשתי תחושת החמצה ופספוס גדולים, שנבעו מהעדר מערכת יחסים חמה יותר ומכבדת עמם לאורך השנים. אף שרבות איני יודע על חייהם, אני גאה בהם ובפועלם. הם היו ציונים בנשמתם ובעלי חיבור חזק לארץ ולאדמה. חסרות לי שיחות הבהרה, סקרנות וקירבה עימם, שכמובן לא ישובו עוד לעולם — בזמן אמת לא הבנתי זאת.

לאחר מותם חשתי שחובתי לקיים, לטפח ולשמר את שלמות התא המשפחתי הטבעי שלי ושל אחי. כיום ברור לי בוודאות רק דבר אחד — את יסודות עברי, ערכיי, והתנהלותי לאורך השנים ינקתי מבית הורי. הגעתי להיכן שהגעתי על בסיס המטען שצברתי בבית.

אגף המכס והמע"מ — חבלי קליטה

עם השיבה ארצה ובמשך מספר חודשים הייתי שרוי במצב של אי ודאות לא פשוט, ללא פרנסה, ללא שייכות ארגונית ועם אופק תעסוקתי לוט בערפל. ביקשתי לבצע שינוי מקצועי משמעותי ולעזוב את תחום הביטחון. כפועל יוצא מכך עבדתי בחברה תעשייתית כמנהלן, ואולם נוכחתי שהעיסוק זר לי, אין בו ריגושים, הוא לא מעניין והבנתי שאני חייב לשוב לתחום האבטחה המוכר לי. הייתי מובטל מאונס מספר חודשים וחייתי בתנאי מחסור כלכלי וחשש מתמשך

לגבי העתיד. לא מצאתי את דרכי וחשתי בריקנות שפגעה בתחושת הערך העצמי שלי ובמעמדי מול המשפחה וסביבתי הקרובה.

ביקשתי למצוא תפקיד שבו אוכל להטביע חותם מקצועי ולממש את אשר הייתי בקיא בו. באחד הימים התבקשתי להגיע לפגישת היכרות בבית קפה מסוים בתל אביב. הוצע לי לעבוד במסגרת המוסד, ביחידת המבצעים של הארגון בחו"ל. תנאי העבודה כללו שהייה של שבועות מחוץ למדינה ושבוע בארץ. סירבתי. רק שבתי ארצה לאחר שלוש שנות שירות בחו״ל והמחשבה שאתנתק מהמשפחה לפרקי זמן ארוכים הרתיעה אותי, וסירבתי .

במסגרת חיפושיי אחר תפקיד ביצועי הולם, הוצע לי לשמש כקצין ביטחון מחוזי באגף המכס ומע"מ. אגף האחראי לפיקוח ואכיפת תנאי חוקיות היבוא והיצוא של טובין ולגביית מס ערך מוסף. לא עמדו בפני חלופות אחרות, וקבלתי את התפקיד בתחושות מעורבות.

התברר לי שעיקר הפעילות יתמקד בחקירות בתחום טוהר המידות של עובדי המשרד, פעילות סיוע לגורמי קהילת המודיעין והמשטרה ואבטחת עובדים ומתקנים.

בניין הנהלת המכס שבו עבדתי היה מבנה ישן ומרופט בן חמש־עשרה קומות ביפו, ניגוד מוחלט להידור שהכרתי בארה"ב. הושבתי בחדר ריק ולא מאובזר, שכלל שולחן וכיסא בלבד .

תנאי השירות היו זוועתיים, רמת השכר נמוכה ומדי יום נשרכתי למקום העבודה בשלושה אוטובוסים. רכב מהמשרד לא היה לי ועשיתי שימוש ברכבי הפרטי לצורכי העבודה. על אף עגמומיות המקום ותחושת האפסות שפשטה בי, שמחתי לפחות על היציבות הכלכלית הצפויה לי וסברתי שאוכל להתקדם, עד כדי ניהול אגף הביטחון בתוך שנים .

היו בתפקיד הזה שני מרכיבים שלא אהבתי — גם להיות מספר שתיים של מישהו וגם לעסוק בתחום טוהר המידות. ואולם, אפשרות אחרת כאמור לא

הייתה לי, שכן כל תפקידי האבטחה האחרים "הקורצים" היו תפוסים והאופק התעסוקתי לא נראה מבטיח.

כשהגעתי פעם ראשונה לכנס קב"טים במטה שירות הביטחון קיבלתי הלם. המרקם האנושי שסבב אותי היכני בתדהמה. הייתי קב"ט צעיר כבן שלושים, בוגר יחידת המבצעים בשב"כ ולאחר שלוש שנות עשייה ביטחונית בחו"ל, ואילו סביבי ראיתי קציני ביטחון כבני 50-65, מבוגרים מאוד ובעלי מיומנויות ביטחוניות מוטלות בספק. חשתי שהגעתי למושב זקנים. ואולם עד מהרה הפנמתי שעברתי שינוי בחיי המקצועיים, מקב"ט לוחם, העומד בתבחינים גופניים נוקשים, לקב"ט שאינו נדרש למיומנויות פיזיות מעין אלה, אלא אמון על תחום עבודת המטה.

כדי לרכך את הלם המעבר שבו הייתי שרוי, המשכתי לשמור על כשירות מבצעית ופיזית, ערכתי אימוני כושר וירי ויצאתי מדי פעם לחו"ל לתגבורי אבטחה מטעם השב"כ, ביטחון אל על ומשרד החוץ — פעילות ששימשה לי כחבל הצלה על רקע העגמומיות בעבודה .

מציאות לפיה עבדתי גם באגף המכס כעובד מדינה מהמניין וגם ביצעתי תגבורי אבטחה בחו"ל, הייתה מורכבת בלשון המעטה. קשרי העבודה ההדוקים שהיו לי עם גורמי השב"כ למיניהם, מכריי מהעבר, ועם עובדי האבטחה, היו לצנינים בעיני מנהליי. הם קינאו בי, האפלתי עליהם. משום כך, ניסו בדרכים פתלתלות לחבל בצורה אלגנטית בכל תחום שבו גיליתי עצמאות — היה לי חוסר כימיה ברור עם מנהליי. לא אהבתי את עבודתי באגף המכס והמע"מ והייתי משועמם ומתוסכל.

לא השקעתי את מיטב מרצי ויכולתי בעבודה, הגם שהייתה לעיתים מעניינת, בעיקר בכל הקשור לפעילות עם היחידה לחקירות הונאה של משטרת ישראל בראשותו של בנימין זיגל.

במסגרת התפקיד טיפלתי במקרים רבים שנפלו בתחום טוהר המידות של עובדי האגף, דבר שנבע עקב העדר נוהלי עבודה ברורים. היו גם חקירות פעוטות ערך, אך מתוחכמות, שנהניתי להביא לפתרונן עקב הידע המקצועי הקודם שלי.

אחד המקרים שבהם טיפלתי התמקד בעובד שנעדר ימים שלמים מהעבודה, ואולם בדיקת כרטיסי הנוכחות שלו הראתה כי הוא פותח את יום העבודה השכם בבוקר ומסיים אותו בשעות הערב המאוחרות — הגם שלא נראה בעבודה אותה עת.

נשאלה אם כן השאלה, באיזה אופן כרטיסו האישי של העובד מוחתם בשעות שבהן הוא נעדר מהמשרד — מצב שמזכה אותו בגמול שעות נוספות ניכר אש״ל וכד׳. הפתרון לשאלה הוברר עד מהרה. מול שעון הנוכחות המחלקתי היה חדר העבודה של אחד העובדים. באחד הלילות נכנסתי לחדר זה, הסתגרתי בו והשחלתי לחור מנעול הדלת מכשיר "בורוסקופ" רפואי, המאפשר תצוגה ויזואלית של הנעשה בצדה השני של הדלת מבלי להתגלות. כיוונתי את המכשיר לעבר שעון הנוכחות וכך יכולתי לצפות על המתרחש בסביבתו דרך חור המנעול. התברר שהעובד נהג לפקוד את שעון הנוכחות מדי סוף חודש, פתח את ליבתו, טיפל במנגנוניו והדפיס מחדש את כרטיסו האישי.

עבודות מסוג זה נקרו בדרכי פעמים רבות, אולם סלדתי מהן, מכיוון שבסופו של דבר נפגעו מכך אנשים קשי יום שטעו ושילמו על כך ביוקר במשך כל חייהם. חשתי בעיה מוסרית בכל הקשור לערכי הארגון והתנהלותם של רבים מאנשיו עימם עבדתי. בנוסף, חשתי חוסר סיפוק ועניין בעבודה, לרבות העדר "אקשן", והבנתי שקיבעון מחשבתי משתלט עליי. לא חשתי הנאה, הזדהות או מצוי תעסוקתי. החלטתי שהעבודה באגף המכס תהיה עבורי תקופת ביניים בלבד .

הרפתקאות ברומניה

בעודי תוהה עם עצמי על עתידי התעסוקתי, הגיעה אליי פנייה מפתיעה, שאצא בגפי לשליחות ברומניה מטעם משרד החוץ. התפקיד שהוצע לי היה לשמש כקב"ט מחליף בנציגות למשך שלושה חודשים. הייתה זו תקופה שבה רומניה

נשלטה על ידי שלטון דיקטטורי אכזר, תחת השפעתה ושליטתה של ברה"מ. הבנתי שאני יוצא למדינה בעייתית מההיבט הביטחוני.

תיארתי לעצמי שמרגע שכף רגלי תדרוך על אדמת בוקרשט, כל מילה שאומר תישמע, כל תנועה שאעשה תיבחן וכל שיחת טלפון תירשם. שמחתי לחזור לעסוק בתחום אבטחת נציגויות, בו הייתה לי מידה רבה של מיומנות, מה גם שתיארתי לעצמי שתמתין לי גם עבודה מאתגרת בתחום ההתמודדות המודיעינית עם היריב הרומני. עזבתי את אגף המכס והמע"מ המשמים ואת מעלימי המס, ועברתי לעולם שאליו נמשכתי, בו ציפו לי מיקרופונים נסתרים, ציתות לשיחות טלפון ומעקבים סמויים־עולם הצללים.

מודע לפיתויים בהם אני עלול לפגוש ברומניה, הגעתי לבוקרשט בגפי, לתקופה של שלושה חודשים. נדמה היה לי שפקיד ההגירה, גבר צעיר ענוב בעניבת מחלקת ביטחון הפנים הרומני, בחן את דרכוני זמן רב יותר מאשר את דרכוניהם של אחרים. "אדוני מתכוון לשהות זמן רב ברומניה?" שאל אותי ועניתי "שלושה חדשים בערך ."

הבטתי לכל עבר בדיסקרטיות מקצועית, מנסה לאתר את גורמי העיקוב והתצפית המקומיים, אך פקיד ההגירה גער בי "תביט ישר אלי ואל תפנה מבט" "וודאי אדוני וודאי" מיהרתי להשיב ולא הסטתי מבטי ממנו. למעשה לא הייתה לי כל סיבה לדאוג, נשאתי דרכון דיפלומטי ובואי תואם מראש ובכל זאת הייתה לי תחושת בטן מוזרה שאני לא לבד ונמצא תחת פיקוח.

יצאתי את שדה התעופה ופני לשגרירות ישראל. בעודי פוסע את צעדיי הראשונים בין כותלי הנציגות, פנה אליי המאבטח הישראלי עם בשורה חשובה ודחופה: לדבריו, ישנו עובד שגרירות שנחשד על ידו כמי שעלול ליפול למלכודת שטווה שירות הביטחון המקומי הסיקוריטטה.

זה היה אירוע בלתי צפוי והתחלה לא מזהירה. חשתי הפתעה ותימהון לנוכח המידע והנתונים. הידיעה נפלה עליי כרעם ביום בהיר. הכרתי את כל ההיבטים הנובעים מהמידע וברגע שנמסרו לי העובדות, הייתה לי היכולת להבין את תמונת המצב ולהחליט.

עוד באותו לילה הוצאתי מברק בהול ארצה, לגורמים הבכירים ביותר במשרד החוץ ובשב"כ. מברקי עשה בארץ את שלו, והדברים הגיעו עד ללשכת ראש השירות ומנכ"ל משרד החוץ.

לימים, כשהמידע נבדק ונחקר עד תומו, התברר שלא פעולת ריגול הייתה כאן, כי אם ניסיון של עובד להסתיר מערכת יחסים מסוימת עם אישה מקומית — פתח מסוכן ביותר להסתבכות אפשרית עם שירותי הביטחון המקומיים. לעולם לא נדע מה עלול היה להתפתח לולא הייתה פעילות זו נגדעת באיבה.

זה לא היה המקרה היחיד שאליו נחשפתי במהלך שהותי בבוקרשט. נחלצתי ממספר אירועים מודיעיניים ונדמה שכל אשר למדתי על פעילות חשאית, בקורסים השונים בארץ, בא לידי ביטוי בשלושת החודשים בהם שהיתי במקום.

גרתי בבית עלוב למדי עם ריח של עובש בחדרים, שהשגרירות שכרה עבורי לקראת הגעתי. בכניסה לבניין הייתה עמדה מאוישת באנשי שירות הביטחון המקומי, שפיקחו ותיעדו את כל הנכנסים לבניין. הנחת העבודה הייתה שאין ספק — שמתקיים אחריי מעקב רצוף וסמוי של אנשי יחידת המעקב המקומית. הבחנתי שבדירה דבוקים לקירות טפטים וחיפויי עץ בלויים ומקומטים, שהסתירו ככל הנראה התקני ציתות סמויים. הנחתי בוודאות רבה שבתוך פומית הטלפון הושתל מיקרופון, ומצלמות הוסלקו גם בהתקני התאורה שבחדרים. פיקוח הדוק זה גרם לי אי נוחות שכן פגע בפרטיותי. כל פעולה, אמירה או מעשה שלי תועדו וצולמו על ידי המקומיים.

באחד הבקרים יצאתי מהדירה בדרכי לנציגות. כעבור מספר דקות שבתי על עקבותיי במפתיע ועליתי לדירה. לא הייתי מופתע כאשר בחדר המדרגות העלוב שהו מספר אנשי ביטחון מקומיים. עם הגעתי לדלת הכניסה לדירתי, הבחנתי בשני גברים צעירים עם שקית מלאה כביכול במצרכי מכולת, שיוצאים ממנה כאילו יצאו מביתם הם. זה היה מפגש צונן. החלפנו מבטים מקרוב מאוד ויכולתי

להריח את ריח הוויסקי שנדף מפיהם. לי היה ברור שהם אנשי מודיעין מקומי ש"ביקרו" בדירתי, כנראה במסגרת משימה שגרתית של התקנת ציוד האזנה, ולהם היה ברור שנתפסו בשעת מעשה. הם לא חשו מוטרדים או מבוהלים — לא החלפנו מילה, הם המשיכו בדרכם ולכאורה העניין כאילו לא אירע.

בבוקר יום קפוא אחד, בסביבות השעה שבע בבוקר, יצאתי עם רכבי מביתי השכור לשגרירות. שלג רב ירד בלילה והטמפרטורה צנחה אל מתחת לאפס. כעבור נסיעה של מספר קילומטרים הרכב "שבק חיים" ונעצר עקב תקלה מכנית שלא הבנתי את פשרה. לפתע ממרחק מטרים ספורים הבחנתי בדוכן עיתונים עם סטנד ועליו מבחר עיתונים בינלאומיים ושבועונים מקומיים. לידו קלטתי גבר זר חסון ואתלטי שמקפל עיתון וצועד בהחלטיות לעברי. "זקוק לעזרה" שאל האיש והציע לסייע בתיקון התקלה. "לא תודה" עניתי וחשבתי בליבי, תרגיל שקוף שמטרתו להתחכך בי ולייצר מגע, באמתלה של סיוע בתיקון הרכב. הגבר מנסה לגייס אותי חשבתי לעצמי. בתוך ליבי פעפעה התרגשות מסוימת והלב הלם בחוזקה. ניסיתי לתהות על קנקנו. הבנתי שעליי לנתק מגע מהר ככל הניתן והשארתי את הרכב במקום בו נתקע.

לקחתי מונית, הגעתי לשגרירות ודיווחתי למנהלן שטיפל ברכב. במחשבה לאחור תהיתי, אולי באמת היה זה אירוע תמים, הרכב קפא מהקור הנורא בלילה ונתקע מסיבה זו — את האמת כבר לא אדע לעולם.

מול מבנה השגרירות ניצבה כנסייה עתיקת יומין, אפלה, חשוכה וקודרת, שעמדה ללא פעילות דתית או אזרחית כלשהי, כפי שהיה מקובל בכנסיות אחרות מעין אלה.

צפיתי לעבר הכנסייה מחלון השגרירות והיה ברור לי שהמקום משמש את המודיעין המסכל הרומני, כמוקד לאיסוף מידע, האזנה ותצפיות לעבר השגרירות. בלילות החורף הקשים והחשוכים ביותר, כשהאורות היחידים שנצנצו בחוץ היו של פנסי הגדר ההיקפית של הנציגות, וכשבחוץ משתוללת סערת "בליזארד" איומה, יכולנו להבחין באזרחים שפופים עטופי מעילי פרווה

עד מעל לראש, כשהם נעים לכיוון הכנסייה וממנה במסגרת חילופי משמרות של גורמי הפיקוח המקומיים.

כעניין שבשגרה הוצבו סביב בניין הנציגות ודרכי הגישה אליה, משמרות ביטחון מקומיות, גלויות וסמויות, שתחקרו כל אזרח שביקש להגיע לנציגות. היה ברור שכל מי שמגיע בא על דעת שלטונות הביטחון והמודיעין המקומיים. בוקר אחד הגיע לנציגות אדם גבה קומה, נאה למראה, לבוש היטב, כבן ארבעים, ובשיחה שקיימתי עימו בתא הביטחון בכניסה לנציגות סיפר שהוא ראש מחלקת הריגול הנגדי הרומני, וביקש לפגוש אותי בחשאיות מאחר שברצונו לסייע לישראל. "מתנדב" בעגה המקצועית, שנשלח למבצע מודיעיני כלשהו כלפינו, או לשם ביצוע התגרות מתוכננת. למשמע הדברים לא הייתה לי כל התלבטות כיצד לנהוג, והשבתי כי מערכת היחסים בין רומניה לישראל היא ידידותית ואיננו זקוקים לשירותים מיוחדים מעין אלה. פעם נוספת ציינתי לעצמי כי "התרגילים" בהם נקטו שלטונות הביטחון הרומניים הינם פשוטים לזיהוי וניתן לאתרם בקלות יחסית. הפנמתי שעוד נכונו לי עלילות.

אחד התכסיסים הישנים והשחוקים של עולם הריגול והמודיעין הינו "תרגיל הפיתוי". מדי יום, בשעות אחר הצהריים, כאשר נשארתי לבד בשגרירות, הגיע לנציגות אישה רומניה כבת 40 שהייתה אחראית לניקיון השגרירות. הגברת שהייתה יפיפייה ומטופחת, בעלת גוף ילדותי וצעיר, הקרינה תמימות והייתה בעלת סקס אפיל וחושניות מיוחדים. היא השרתה אווירה ידידותית כלפיי למן הרגע הראשון בו נפגשנו מתוקף עבודתי. היה צורך להיות צמוד אליה כדי לוודא שאינה מנצלת את שהותה בשגרירות לצרכים מודיעיניים כאלה ואחרים.

עיקר עבודתה היה ניקוי חדרי האירוח והאח הגדולה שבסלון הנציגות — פעילות שבוצעה בחן רב, תוך שהיא מציגה כאילו בהיסח הדעת את חמוקי גופה. מנקה זו הגיע לעבודה גם בימים המושלגים ביותר, כאשר היה קשה לפלס דרך בין הררי השלג לבניין עצמו. לעיתים, משסיימה את עבודתה נכנסה לחדר עם קפה ועוגה, הניחה את המגש על המכתבה ומזגה קפה לשני הספלים. "אני יכולה

להישאר כאן הלילה"? שאלה והמשיכה לתהות "כיצד אשוב הביתה ובחוץ כל כך קר ומושלג"? "לא" אמרתי, "לא תוכלי להישאר כאן הלילה" והצבעתי נחרצות לכיוון דלת הכניסה הראשית לבניין. לא היה בליבי ספק שהיא שימשה "מלכודת דבש", במטרה לפתות אותי בקיום יחסים אסורים, שלאחריהם ודאי יחל תהליך סחיטה. שלחתי אותה לדרכה, כפי שפילסה דרכה בשלג לכאן, היא תדע גם לחזור. הנחתי כי כל מילה שתיאמר בינינו תישמע וכל תנועה תיבחן ונזהרתי ממנה כמו מאש.

משרד החוץ אפשר לרעייתי ולבני בן השנה לבקרני במקום. הכוונה הייתה שבסוף שליחותי נעזוב את רומניה יחד בחזרה לישראל. הספקנו לטייל עם עוד מספר שליחים מהנציגות בפארק הציבורי המרכזי והעתיק ביותר בעיר — צ'ישמיג'יו, שבמרכזו אגם מלאכותי גדול, ובו שייטו להנאתם ברבורים ושקנאים. לא היינו לבד בפארק, עימנו היה צוות מעקב מקומי, ספק גלוי ספק סמוי, שפיקח על מעשינו. בשלב מסוים הלכנו לקראתם ומסרנו להם כיבוד מהתופינים שהיו עימנו. הם לא הופתעו — זה היה מחזה הזוי, דמיוני וגרוטסקי .

כשהגיע יום העזיבה, התברר בשדה התעופה שהמקומיים אינם מאפשרים את יציאתי מהמדינה. רעייתי ובני טסו ארצה ואני שבתי לנציגות. לאחר מספר ימים של המתנה מורטת עצבים ניתן האישור המיוחל מטעם שלטונות הביטחון הרומניים ליציאתי. מהות השיהוי ומטרתו לא ברורים לי עד עצם היום הזה, ואולם חשתי שיצאתי מלב המאפליה לאור גדול. השהייה ברומניה השאירה בי טעם של עוד וחשתי שהוצאתי מעצמי את המיטב.

שבתי לשגרת העבודה המשמימה באגף המכס ו"חשתי בטל בשישים". רק הנסיעות התכופות לחו"ל מטעם מערך האבטחה הממלכתי היוו עבורי נחמה. הייתי שרוי בדילמה, שכן חשתי שהגיע הזמן לעזוב את מקום העבודה הנוכחי ולפתוח את הראש לאופקים חדשים .

דבר מה לא ברור

גם איש ביטחון בעל ניסיון יכול ליפול בפח וללכת שולל אחר נוכל ערמומי, מתוחכם, בעל תעוזה ועזות מצח. ככלות הכול כולנו בני אדם וכולנו יכולים ליפול בפח, לתת אמון שגוי בבני אדם במקום הלא נכון. סיפור מניפולטיבי אופייני שקרה לי כך היה.

התגוררנו בפתח תקווה וברשותנו היה רכב משפחתי קטן אך מיושן מסוג שברולט שבט. הגיעה העת להחליפו ברכב מתקדם יותר ולשם כך הדבקתי מודעה על השמשה הצדדית של הרכב. ערב שישי, התדפק גבר כבן חמישים על דלת ביתנו והתעניין ברכישת הרכב. "במקרה עברתי במקום והבחנתי במודעה," הסביר. יצאנו שנינו וביצענו נסיעת היכרות קצרה עם הרכב. הגבר החמיא לרחשי המנוע ולאביזרים האחרים שבמכונית, והחליט מיד שהוא רוכש את הרכב. שמחתי כמובן, וסיכמנו על מחיר שוק שהיה מקובל לרכב זה .

"אני גר בקריית אונו, האם תוכל להסיע אותי הביתה כדי שאוכל למסור לך את הכסף?" שאל הקונה. "כמובן," הסכמתי והסעתי אותו אחר כבוד לדירתו. הגענו למקום מגוריו. "תמתין כאן בבקשה ואשוב מייד עם הכסף," ביקש הזר. לאחר רבע שעה של המתנה, החל החשד להתגנב לליבי, האם בכלל ישוב? אולם לפתע יצא מביתו, לאחר שהתקלח והחליף את בגדיו — מראהו הרחוץ ובגדיו החדשים הגבירו אצלי את החשש, ובכל זאת הסרתי ספק מליבי. "סליחה," הוא אמר, "התברר לי שאין לי את כל יתרת הכסף בביתי. האם אתה יכול להסיע אותי לכספומט בנתב"ג, שם אמשוך את שאר המזומנים הנדרשים."

הדבר נשמע לי הגיוני, אם כי שוב גבר בליבי החשש שאולי הגבר אינו תמים, אך הרבה אפשרויות לא היו לי. בכל זאת, אמרתי לעצמי, הוא מבקש לרכוש את המכונית והביא כבר חלק מהסכום הדרוש.

נסענו לנתב"ג, שם הוציא כסף מהכספומט, הראה לי אותו ואמר שהכספומט לא הוציא את כל סכום הכסף הנדרש, וביקש שניסע לבית הוריו ברמלה להביא את יתרת הסכום. הייתי מעודדד, חלק מהכסף כבר ישנו. נסענו לרמלה כשברור לי שהעסקה המושלמת מתממשת.

הגענו לרמלה ושם ביקש ממני להמתין מספר דקות. "אין בעיה," השבתי לו. וישבתי ברכב, ממתין שישוב. בעודי ממתין קיבלתי שיחת טלפון מידידי הקונה, בה ביקש שאשוב לביתי, והוא ייסע אחריי עם מכוניתו וניפגש שם כדי להשלים את העסקה ולהעביר בעלות. מובן שגם לכך הסכמתי. בדרכי הביתה התקשרתי לרעייתי ועדכנתי אותה שהרכב כנראה נמכר ואני בדרכי הביתה להשלמת העסקה ולהתראות לשברולט, כך לפחות חשבתי.

עד היום אני מחכה לנוכל הזה שיגיע לסיים את העיסקה. רמאי — אותו הסעתי לביתו בקריית אונו, המתנתי שיסיים להתרחץ ולהחליף בגדים, הסעתיו לכספומט בנתב"ג ומשם לבית הוריו ברמלה. אל אלוהים חשבתי לעצמי, הייתה זו הונאה מושלמת תוך ניצול הנאיביות שבי, חוסר ערנות שפקד אותי ומידה פחותה של חשדנות. יותר מכול יסרתי עצמי שכן חוויתי תחושה מתסכלת, בה קלוני נחשף ופניי הולבנו. שימשתי ברוב טיפשותי נהג טקסי "משוטה" וללא תמורה. חשתי בושה ומבוכה, עמדתי נכלם וחפוי ראש אל מול פני הביזיון הנורא שאליו נקלעתי.

כאמור, עברתי חוויה פוקחת עיניים. זה סיפור שאינו אופייני לי — תמרון שהופעל עליי ואני הייתי בו ה"משוטה". כאן לא הסתיים הסיפור. מספר ימים לאחר פרשת ההונאה שעברתי, הייתי אמור לצאת לשליחות מסוימת מטעם המדינה לתקופה של מספר חודשים לחו"ל. לשם כך עברתי בהצלחה קורס בן חודש ימים, קיבלתי שחרור מהעבודה והשלמתי מכלול שלם של הכנות נדרשות. יומיים טרם היציאה הודיעו לי בצער רב שיציאתי בוטלה ולא פירטו את הסיבה. כל מאמציי להבין את המניע לביטול עלו בתוהו. עד היום מנקרת במוחי השאלה, האם פרשת הרכב וביטול הנסיעה המפתיע לחו"ל הינם צירוף מקרים גרידא או קשורים האחד בשני. יש סבירות לא רעה ששני האירועים חד הם, אך את האמת איני יודע עד היום. הנושא נשאר עדיין אפוף סימני שאלה .

תובנה אחת חשובה נוצקה בי לאחר האירוע המטלטל שמלווה אותי עד היום והיא, אימוץ עיקרון הטלת הספק בכל אשר אפנה. הצבתי לעצמי מנגנוני סינון ובקרה שדרכם אני בוחן דברים ומטיל ספק בכל הנקרה בדרכי שאינו ודאי לחלוטין. מתוך ידיעה שחושיי עלולים להטעות אותי, אני בוחן סוגיות מספר רב של פעמים. סיגלתי לעצמי חשיבה ביקורתית בכל עניין ונושא.

משרד התחבורה — צעדים ראשונים

אם עלי לבחור רגע מכונן אחד ויחיד אשר מקפל בתוכו שינוי מדהים לטובה שעבר עלי, אני יכול להצביע על התהליכים שעברו עלי בתחילת כהונתי כעובד במשרד התחבורה. לעיתים, בחיינו הפרטיים והציבוריים, נקרות על אם הדרך הזדמנויות אקראיות, שטוב לזהותן ובמידת האפשר להימנע מלהחמיצן. במהלך

1987 נפלה לידי הזדמנות כזו ואכן לא החמצתי אותה. במשרד התחבורה התפנה תפקיד של מנהל אגף הביטחון. ר' אגף האבטחה בשב"כ המליץ לי לקבל את התפקיד ואף דיבר לשם כך עם שר התחבורה מר חיים קורפו.

התבקשתי להגיע ללשכת השר בירושלים, כדי לשוחח עימו בנושא. הגעתי, נשאלתי במשך שעה מספר שאלות הבהרה, וכך, תוך כדי שיחה, השר הכיר אותי ברמה מסוימת. בתום הריאיון הבהיר לי כי בכוונתו לבחון מועמדים נוספים לתפקיד ושאמתין להחלטה. רציתי מאוד במשרה, שכן מדובר היה במוטת שליטה נרחבת מאין כמוה, גם בהשוואה ליחידות ביטחון אחרות. היקף הפעילות היה משמעותי והתמקד בתחומים מגוונים בהם הייתה לי שליטה מקצועית. יצאתי מעודד מהשיחה וחשתי כי הרשמתי את השר. כעת היה עליי לקוות ולהמתין.

שבוע חלף ועוד שבוע ותשובה מהשר לא הגיעה. פניתי באופן עקיף לגורמים בלשכה כדי להבין את החלטתו, ואולם התברר לי שהכרעה טרם התקבלה. בינתיים, הוצעו לי מגוון של תחומי עיסוק אחרים בארץ ובחו"ל ולכולם סירבתי.

סופו של דבר סבלנותי פקעה והחלטתי לנקוט מהלך יזום אל מול השר ולהעמידו בפני החלטה לגבי לכאן או לכאן. צלצלתי אל מנהלת לשכתו, הצגתי את עצמי וביקשתי לשוחח עימו. היא ביקשה את רשותו והוא הסכים לקבל את השיחה.

פתחתי ואמרתי, "אדוני השר, ראשית אני רוצה לשוב ולהודות לך על האמון שנתת בי כמועמד לתפקיד. ואולם, התקשרתי כדי לעדכנך שהתפנה תפקיד קב"ט בשגרירות ישראל באחת ממדינות העולם הנחשבות. ההצעה הובאה בפניי, ואני שוקל את צעדיי בכיוון זה." סיימתי את דבריי ומהעבר השני של הקו השתררה דממה. הסוגיה כולה עמדה כ"חוט השערה" בין כישלון להצלחה.

השאלה הייתה איך יגיב השר? האם ישלח אותי לדרכי ויאחל לי הצלחה וכך אפסיד את התפקיד, או אולי המצב ידרבן אותו להחליט כפי שקיוויתי. לאחר דממה שארכה כנצח נשמעה מצידו השני של קו הטלפון התשובה הגואלת: "אני מבקש שתקבל עליך את התפקיד במשרד התחבורה." חשתי הקלה עצומה. קיוויתי שהתפקיד ייצוק משמעות רבה יותר לחיי המקצועיים — לא תיארתי לעצמי עד כמה.

בקיץ 1987 נכנסתי לתפקיד. אט־אט, בזהירות, בגאווה שקטה ובלי תרועת חצוצרות. מקום העבודה החדש היה למעשה פסגת חלומותיי ושאיפותיי. חשתי שהמזל האיר לי פנים והרגשתי שניתנה לי אפשרות והזדמנות להגשמה עצמית. היה לי רצון ברזל להצליח ולזכות בהערכת הסובבים אותי, ובעיקר מצידם של אנשים שהערכתי מאוד את מקצועיותם. שאפתי לכהן בתפקיד מכיוון שהייתי בקיא מאוד בתחום המקצועי הגלום בו ומכיוון שהאגף נחשב לרב השפעה ועוצמה ועסק בתחומי אבטחה "משמעותיים" רבים ומגוונים באוויר, בים וביבשה.

הייתי נחוש מאוד בדרך להשגת המטרות שהצבתי לעצמי, רציתי להצטיין והשקעתי את כל כוחי, זמני ומרצי בעשייה האבטחתית. העבודה הייתה סביב השעון. וידאתי שהגופים הפעילים שבניתי עם השנים, יהיו בכוננות ובדריכות מתמדת, במטרה לממש את ייעודם לסיכול כל איום פח״ע רלוונטי. הקפדת הגופים על הפרטים הקטנים ביותר והיכולת לפעול במהירות ובקטלניות, ברגע שתרחיש הפך משגרה מרדימה למצב חירום עכשווי — היו אות למקצועיותם מהמעלה הראשונה .

במשרד התחבורה הביטו בי ביראה מסוימת. היו מי שהפיצו כי אני מקורב מאוד לשר. לסברה זו כמובן לא היה בסיס, אך אני לא הכחשתי אותה ואפשרתי להערכה זו להתקיים. למעשה, זו הייתה הפעם הראשונה שבה נדרשתי לכישורים לוליינים ביחסי אנוש, ללכת בין הטיפות כדי לממש את יעודי על הצד הטוב ביותר.

טרם כניסתי לתפקיד סבל האגף לדאבוני מהעדר יציבות ניהולית — קצין הביטחון הקודם עזב כעבור שנה מאז מונה ואני מצאתי שולחן ריק מתוכן, ללא חפיפה, ללא אדם שידריך, יוביל ויכווין אותי, כנהוג. על רקע זה למדתי את הדברים בעצמי והקדשתי את רוב זמני, במטרה להיות מעורב בכמה שיותר תחומים: תעופה, תחבורה ימית ויבשתית וכל אשר מצוי תחת אחריות משרד התחבורה.

עד אז לא הכרתי את המונח "רגולציה" ואת משמעות תפקידו של ה"רגולטור" הביטחוני במשרד התחבורה. אט־אט התברר לי שהתפקיד נועד בין היתר להסדיר את פעולותיה השונות של המדינה בתחום ביטחון התחבורה, באמצעות חוקים, תקנות, כללים, צווים והוראות נוהל. התחוור לי גם, שהעדר עשייה בתחומים שעליהם הופקדתי על פי חוק, אינה פותרת אותי מאחריות — מצב שדרבן אותי לעשיית יתר בכל התחומים, מתוך ידיעה כי אני נושא בהם באחריות אישית. התחלתי להבין עד כמה אני עדיין לא מבין.

בתוך מספר חודשים התחלתי ליצוק משמעות לתחומי העיסוק השונים, ולמדתי להכיר את סמכויותיי בהתאם לתחומי הפעילות המגוונים, שאותם לא הכרתי קודם. בסופו של דבר התברר לי שהייתי אחראי לביטחון מעברי הגבול היבשתיים הבינלאומיים עם ירדן ומצרים, מנחתי התעופה, אבטחת חברות התעופה הישראליות הקטנות, מניעת החדרת אמצעי לחימה למדינת ישראל דרך רוב הנמלים והמעגנות, ביטחון התחבורה הציבורית, אבחון כלי טיס הנכנסים למרחב האווירי של ישראל וסוגיות הכרוכות בטוהר המידות של עובדי המשרד .

בבואי לממש את אחריותי על תחומי עשייה כה רבים ורגישים, אימצתי שולי ביטחון נרחבים, שכן היה ברור לי כי במקרה של כשל אבטחתי הכרוך באובדן חיי אדם, מלבד האסון שבדבר, אחוש נורא ברמה האישית. בשל כך גם ייחסתי הערכת יתר לאיומים השונים, והאמנתי שהמציאות מסוכנת אף יותר מכפי שהייתה באמת.

מעברי הגבול הבינלאומיים היבשתיים

ב־1982, לאחר חתימת הסכם השלום עם מצרים, נפתחו מעברי הגבול הבינלאומיים היבשתיים שבין שתי המדינות — ברפיח ובניצנה, למעבר אזרחים וטובין. חלום השלום התגשם, עם ציפיות רבות מהצד הישראלי. המעברים נוהלו על ידי רשות שדות התעופה, שקיבלה את המשימה בהסתייגות בולטת ובאי רצון מוחלט לבצעה. בין היתר התברר שעל בסיס חוק הרשות, האחריות למתן

הנחיות ביטחון למעברים אלה שוכנת לפתח שר התחבורה, והביצוע בפועל של הנחיות אלה חלות על הרשות. מאחר ששר התחבורה אצל מסמכויותיו בנושא זה לקצין הביטחון של משרד התחבורה, פעלתי כמאמר החוק במעברי הגבול רפיח וניצנה וזו בעצם הייתה נקודת הפריצה המקצועית שלי.

במרץ 1989 נפתח גם מעבר הגבול עם מצרים בטאבה למעבר ישראלים לסיני ובסך הכול פעלו בעת ובעונה אחת שלושה מעברי גבול עם המצרים. בשנת 1994 לאחר הסכם השלום עם ירדן נפתחו גם מסופי הגבול "ערבה" ו"נהר הירדן" למעבר אזרחים וסחורות. וכך, בפרק זמן קצר, נדרשתי לשמש כגורם האחראי לביטחון חמשת המעברים הבינלאומיים, שבהם תפקדו מאות אנשי ביטחון. הפעילות במעברים נחלקה בין אבטחה פיזית וחמושה נגד תקיפת מחבלים ובין בידוק ביטחוני על גופו וכבודתו האישית של כל עובר, על מנת למנוע הברחת אמל"ח לישראל.

תמהיל העוברים במעברים היה מגוון מאוד וברקע קינן חשש מתמיד מפני פיגועי טרור, במטרה לחבל במאמצי השלום והדו־קיום שנרקמו בין המדינות. האחריות שהוטלה עליי קיבלה משנה תוקף משהוברר שעקב לקונה משפטית, אף לא אחד מהגופים הביטחוניים, שב"כ, צה"ל, משטרה, האמונים על הנחיית האבטחה בישראל, לא ישמש לי כ"מנחה מקצועי", על ההשלכות הנובעות מכך. כפועל יוצא מכך חשתי די בודד במערכה רגישה זו וכדי לצמצם כשל אפשרי, הקפדתי שאנשי הביטחון שנבחרו לביצוע משימות האבטחה, יהיו מקצועיים ביותר ויעברו קורסי הכשרה איכותיים, ארוכים ומפרכים — התוצאות ניכרו בשטח.

הייתי שקט עם מערך המאבטחים המיומן, ואולם היה ברור שהשקט ששרר בתחילה לא יארך זמן רב. ואכן, לאחר תקופת מה במעברי רפיח, טאבה והערבה, אירעו התרחשויות ביטחוניות והמאבטחים עמדו בהן בגבורה. הייתי מעורב במתרחש במעברים ברמה מוחלטת ויום־יומית, על מנת לשמר את מיומנות העובדים וערנותם. הקמתי מנגנון פיקוח ובקרה וכתבתי את כל הנהלים והנחיות האבטחה הנדרשים. כל מינוי או הסדר עבר דרכי לצורך קבלת אישור.

השליטה הריכוזית שלי, והמעורבות הבלתי מתפשרת, בצד הוצאות הביטחון שגדלו ללא היכר, היו לצנינים בעיני הנהלת רשות שדות התעופה .

לקראת סוף שנות התשעים התפתח משבר סביב עניין זה וחשתי באווירה צוננת הנושבת כלפיי מכיוון הנהלת הרשות. על פי תפיסת הרשות, הנחיות ביטחון לאנשיה לא צריכות להתקבל ממשרד התחבורה, אלא מגורם ביטחוני פנימי ברשות עצמה.

אנו טענו שעד שלא ישונה החוק — שר התחבורה הוא המופקד על ביטחון הרשות וזו מחויבת בציות. ואולם רשות שדות התעופה החליטה לחרוג מהמותר, ולנהוג אי ציות בנושא זה. וכך, על בסיס התשתית האבטחתית האנושית הקיימת, הוקמה ברשות יחידת ביטחון עצמאית שנתנה הנחיות לרמת השטח, והורתה שלא לציית להנחיותיי. לפתע, מצאתי עצמי ללא יכולת ביצועית ברמת השטח, אך עם סמכות סטטוטורית — מצב בלתי אפשרי לחלוטין. זו הייתה הפעם הראשונה שבה חזיתי ברשות עצמאית וחזקה, עם מנכ"ל נחוש וחזק, שמחליטים להתמודד מול שר ומנכ"ל של משרד שהיו חלשים, ולהכניעם. המשמעות המעשית הייתה נישולי מכל תפקידיי בתחום. בעיניים כלות הבטתי כיצד בבת עיני המקצועית נלקחת ממני.

אני מאמין שלכל דבר חייבת להיות סיבה. במקרה זה התברר לי בדיעבד שהעימות סביב סוגית הביטחון, נגרמה בעצם מוויכוח בין משרד התחבורה לבין רשות שדות התעופה על שליטה וכוח.

מאבק כוחני שידה של הרשות, הייתה בו על העליונה. לפתע מצאתי עצמי אפוף בצווים, ייפויי כוח, פרשנויות משפטיות, חוות דעת של יועצים, שורה של תקדימים ועורכי דין, שתמכו בעמדה זו או אחרת

מתברר שלא הערכתי נכונה את כוחו של הצד שכנגד - דימיתי עצמי ל"דון קישוט" שהסתער על תחנות רוח חזקות ממנו בדמות רשות שדות התעופה. הדבר קרה בעיקר עקב חוסר העניין שגילה שר התחבורה בנושא .

לימים הצטערתי שלא העליתי את הבעייתיות שנוצרה בפניו, אם כי איני יודע את התועלת שהייתה צומחת לי מכך. מכל מקום ניהלתי את הוויכוח מתוך עמדה נחותה. לא מיהרתי להרים דגל לבן לנוכח התקפלות המשרד וגייסתי לצדי את החוסן הנפשי שהיה טמון בי, סבלנות, נחישות ודבקות במטרה — כל אלה התברר שלא סייעו בידי. לאחר שנה של מאבקים וניסיונות שווא להמשיך ולהנהיג את פעילות האבטחה של המסופים, הגעתי למסקנה שאין בכך תועלת ובנסיבות שנוצרו החלטתי לוותר. ב־1995 חדלתי לעסוק בנושא.

הפער בין ציפיותיי מהנהלת המשרד לבין מה שהתרחש בשטח היה גדול. לגישתי, רשות שדות התעופה הייתה צריכה לפעול כפי שהטיל עליה המחוקק. תדמיתם של החוק והשירות הציבורי הוצגה במקרה זה ככלי ריק והאמון שרכשתי להם ולתקינות פעילותם נפגעו בעיניי — הפרק האחרון של חיי המקצועיים בתחום זה הסתיים במפח נפש .

קו אוטובוס למצרים

תחילת ימי השלום עם מצריים וירדן יצרו תחושות של תקווה ושמחה בקרב ישראלים רבים, ונוצרה דרישה לפתח קווי תיירות אוויריים ויבשתיים בין המדינות. תחילה הוחלט על הפעלת קווי תחבורה ציבוריים יומיים לקהיר ובנתיב זה החלה פעילותו של אוטובוס קו 100. מלכתחילה היה ברור שקו תעבורה זה, גדוש ישראלים שחוצים את סיני בלב טריטוריה עוינת, עלול לשמש יעד נחשק

לגורמי טרור מתנגדי השלום עם מצרים. עקב סכנות אלה והאיומים שעלו אצל גורמי המודיעין השונים, עלה צורך לגבש "סל אבטחה" ייעודי לנושא — משימה זו הוטלה על אגף הביטחון של המשרד. החברות אגד ודן הפעילו לסירוגין את הקו לקהיר מאפריל 1982 ועד דצמבר 1987, ומ־1990 ועד 1996, כאשר חברת האוטובוסים "איסט דלתא" המצרית פעלה בכיוון הנגדי.

פעלנו רבות לאבטחת קו זה ועשרות פעמים הצטרפתי לנסיעות בנתיב האמור, כדי לגבש תפיסת אבטחה ולעקוב אחר ביצוע ההנחיות הלכה למעשה. גם המצרים פעלו בצידם על מנת לאבטח את הישראלים שמגיעים, והצמידו לאוטובוס שתי מכוניות ליווי עם עשרה שוטרים חמושים מדי כל נסיעה, לרבות שני מאבטחים חמושים בתוך האוטובוס.

האיום העיקרי באותה עת נשקף מארגוני הג'יהאד העולמי למיניהם, לרבות מפגעים בודדים חדורי תחושות נקם אישיות. מדי בוקר מסוף התחנה המרכזית בקהיר נסגר בחלקו עבורנו ונסרק על ידי חבלני משטרה וכלבי הרחה. היה ברור שמדובר באיום חריג ומוחשי שגם המצרים מנסים להתמודד איתו .

באותן נסיעות תכופות שאליהן נלוויתי, הבטתי לא אחת מחלון האוטובוס לעבר מרחבי סיני, מבט שהעלה בליבי זיכרונות עגומים ממלחמת יום כיפור. בין רפיח לתעלת סואץ עברנו על פני שטחים נרחבים ובהם עשרות רבות של טנקים ונגמ"שים חרוכים שנותרו מהמלחמה. מכל עבר ניבטו מראות המלחמה. כשהגענו לתעלה יכולנו לצפות מקרוב במוצבים הישראליים שנכבשו על ידי המצרים — מחזה מאוד לא פשוט .

בעוד אנו שוקדים על אבטחת קווי האוטובוסים הישראלים, ומבינים כי הסכנה הנשקפת להם הינה מוחשית ומיידית, פעלו במקביל גם כלי הסעה מצריים גדושי תיירים ישראלים שנסעו בין רפיח לקהיר. באחד מאוטובוסים אלה אירע בפברואר 1990 פיגוע מזעזע, שאומנם לא היה בתחום אחריותנו, ואולם המחיש את עוצמת האיום הנשקף. 63 קילומטרים צפונית לקהיר פגעו מחבלים באוטובוס תיירים מצרי ובו 31 ישראלים, שהיה בדרכו לקהיר. תשעה נוסעים נרצחו ושבעה־עשר נפצעו במתקפת הטרור שכללה ירי והשלכת רימוני יד לעבר

האוטובוס. אירוע זה גרם להפסקת תנועת התיירות בין שתי המדינות, שלמעשה לא שבה לשיגרה מאז ועד היום.

באחת מנסיעותיי הרבות למצרים, "קפצתי" לראות את הנילוס וביקרתי בפירמידות שבגיזה עם קצין הביטחון של אגד. הנסיעה ממרכז קהיר לגיזה, שאורכת כשעתיים, התבצעה בחצות הליל, שכן עם בוקר היה עלינו להתייצב בתחנה המרכזית של קהיר בדרכנו חזרה לישראל.

בהגיענו לפירמידות הוצע לנו לרכוב על גמל וחמור לעבר הקטקומבות. חברי רכב על גב החמור ואני התיישבתי על אוכף הגמל. טרם צאתנו לדרך התעניין הנוהג בבהמות מאין אנו והשבנו — איטלקים, במטרה שלא "להעיר דובים מרבצם".

יצאנו בחצות הליל למסע ונענו בין דיונות גבוהות ושטחי מדבר בלתי מיושבים. לאחר שלא הגענו ליעדנו פרק זמן ארוך, החל להתגנב חשש לליבנו, שמא עושים לנו "כיפה אדומה". התעלמנו מהחשש, שכן ברירה אחרת לא הייתה לנו והמשכנו במסע. מוביל השיירה פגש בדרך גבר צעיר ושוחח עימו מספר מילים בערבית. לא הבנו דבר, אולם שמענו היטב את המילה "ישראל", ואנחנו הרי הצגנו את עצמנו כאיטלקים. ליל פחדים ובלהות עבר עלינו וכשהפרנויה גדולה כל כך, מתחילים להתקבל בהכרח גם אישושים למצב. מצבנו היה בכי רע. את מערכות הקבורה התת קרקעית, שבקירותיה חצובים קברים עם עצמות אדם, לא ראינו וביקשנו לשוב לנקודת המוצא. המדריך התעקש וטען שהנה הנה, כבר מגיעים, ואנו חששנו שהמלכודת שהטמין לנו כבר קרובה.

בסופו של דבר התעקשנו ושבנו על עקבותינו עם כאבי גב וישבן, בלי לראות דבר. חוויה בהחלט לא מומלצת .

ערכתי גם סיור בעיר הזבל המצרית "זאבלין". זו עיר עוני ומצוקה השוכנת בפרברי קהיר, שאנשיה אוספים ואוגרים בתוך בתיהם, על הגגות ובמרפסות הבתים, זבל שמיש מכל הבא ליד לשם מחזורו ומכירתו. העיר מאופיינת בערמות ענק של בקבוקי פלסטיק, ניילונים, קרשים, ברזלים, שברי זכוכית, מתכות, נייר, מכוניות שבורות ועוד, בהחלט מחזה יוצא דופן שכמותו לא רואים.

מובן שגם ביקרנו ב"עיר המתים" שבצפון קהיר. זהו מתחם בית קברות ענק מוקף חומה שמצויים בו קברים עתיקים, וביניהם גרים ומקיימים שגרת חיים, לא פחות ממיליון בני אדם בדלות ובעוני מחפירים. האנשים המתגוררים במקום נמנים על אלה שלא עלה בידם לרכוש דירה, פושעים נמלטים או סתם פליטים. במקום נחצבו בורות מים וקיימים חיבורי חשמל פיראטיים לשכונות הסמוכות. עיר המתים מתה אומנם מתחת לקרקע, אך מלאת חיים בין הקברים שמעליה. מעת לעת חזינו, בין הקברים, בחקלאים בלויי סחבות שעיבדו את פיסות הקרקע הקטנות באופן מיושן, עתיק, עם פרדות וחמורים, וגידלו בהן ירקות לצריכה עצמית.

נזכרתי בילדותי, עת תיחחתי את האדמה בינות לערוגות הירקות באמצעות מקלטרת, וכלים חקלאיים מאולתרים אחרים. פעילות שנועדה לעבד את שכבת הקרקע העליונה, לאוורר את שורשי הצמחים ולעקור נבטים ועשבים שוטים. העשייה התבצעה באמצעות חמורנו בלעם, שהיה רתום לרתמה מיוחדת ומשך את המקלטרת, בעוד אני מחזיק במושכות ומכוון אותו שלא יסטה מנתיבו. ואולם, לעיתים אבי החזיק במושכות, רתם אותי למקלטרת הברזל ובמאמץ אדירים שכול כולו נחישות גוף משכתי את המתחחת עקב בצד אגודל. מתברר שלא היינו רחוקים באותה התקופה מעיבוד חקלאי שדמה לנעשה במצרים של ימים אלה.

השלום הנרקם עם ירדן

מתוקף מעורבותי בנעשה במעברי הגבול עם מצרים, נחשבתי כבקיא בנושאי ביטחון ותפעול מסופים. משום כך, בתחילת 1994, לאחר שראש הממשלה יצחק רבין וחוסיין מלך ירדן סיכמו את עקרונות השלום המתגבש שבין שתי המדינות, מוניתי כחלק ממשלחת ישראל, בראשותו של עו"ד אליקים רובינשטיין, לימים שופט בית המשפט העליון, לפעול ליישום ההסכם הלכה למעשה. המשלחת קיימה מגעים עם עמיתים ירדנים במטרה למסד הסכם שלום בין

המדינות. תפקידי, מטבע הדברים, נגע לתחומי ביטחון התעופה, מעברי הגבול והתחבורה הציבורית שבין שתי המדינות .

בנוסף על אלה התבקשתי להצביע על מיקום מועדף למסופי הגבול שעתידים לקום. ביקשתי מנאוה שתצטרף אליי לסיור לאורך הגבול עם ירדן, החל מאגן הכינרת ועד אילת. בחנו את מכלול ההיבטים הגיאופוליטיים (טופוגרפיה, גיאוגרפיה, דמוגרפיה), במטרה לחזות ולהמליץ על האפשרויות המיטביות להצבת מעברי הגבול בין שתי המדינות. למדתי את מרכיבי שיתופי הפעולה האסטרטגיים העתידיים בין המדינות, לרבות נתיבי סחר ותיירות, וגיבשתי עמדה. להודות על האמת הופתעתי ללמוד שלממשלת ישראל אין עבודת מטה סדורה בנושא והיא נדרשה לחוות דעת חדשה מקב"ט תחבורה.

סיכומו של דבר הצבענו על מעבר נהר הירדן (גשר שייח' חוסיין), הסמוך לבית שאן ולעיר הירדנית אירביד, על גשר אלנבי (שייח' חוסיין), הסמוך ליריחו, על גשר אדם (ג'סר א־דאמיה), הסמוך להתנחלות משואה, ועל מעבר יצחק רבין (הערבה), הסמוך לאילת, כמסופים מועדפים.

נוסף על כך, המלצתי על חידוש נתיב מסילת הרכבת החיג'אזית שבנו הטורקים (עמק נהריים), בסמוך לקיבוץ גשר, במיקומו הישן, והקמת מסוף רכבות במקום. הצעתי זו לא מומשה מטעמים שאיני מכירם.

המגעים עם המשלחת הירדנית התנהלו לסירוגין בעקבה, עמאן, אילת, בחופיו הירדניים של ים המלח ולחוף הכינרת. עם תום אחד המפגשים באילת, פניתי ליו"ר המשלחת הירדנית וכאות לרצון טוב, הצעתי לו לבקר עימי ברחבי העיר. הוא חייך לעומתי ואמר שהוא מכיר את אילת כמו את כף ידו מזה כעשרים שנה. נדהמתי וכשהבעתי את פליאתי על בקיאותו בגזרת הדרום, עדכן שביקר פעמים רבות במתקן ביטחוני מסוים באזור המרכז וגילה בקיאות רבה בנעשה בסמטאות תל אביב. הבנתי שמעורבותו בנעשה בישראל הייתה מעל ומעבר למה שידענו ושיערנו.

לאחר מפגשי העבודה וחתימת ההסכם, טסתי במסגרת מטס ישראלי ראשון של מטוסים קלים שנחת בשדה מרקה שבעמאן. החום העיק והכביד מאוד על ההתנהלות במקום ואולם כשירדתי מהמטוס הופתעתי לגלות כי מי שקיבל את

פניי בסמוך לכלי הטיס היה המלך חוסיין בכבודו ובעצמו. נענו שנינו ברחבי השדה, משוחחים שיחה קלה שמהותה אינה זכורה לי. המלך הוביל אותנו לטרמינל הנוסעים — שם נערכה לנו קבלת פנים רשמית והוענקה לנו תשורה אישית עם חותמת בית המלוכה. זו הייתה הרגשה מיוחדת במינה. לא ציפינו לביקור המלך, ואולם המחווה שהעניק לנו, הדגיש פעם נוספת את הכבוד שרחש לישראלים.

כפועל יוצא מהסכמי השלום עם ירדן, ועל מנת לעודד תיירות ונורמליזציה בין שתי המדינות, סוכם על הפעלת קווי תחבורה ציבוריים יומיים לעמאן. כפי שסברנו לגבי קו 100 לקהיר, גם כאן היה ברור שקו זה עלול לשמש יעד לגורמי טרור מתנגדי השלום.

גם כאן קבענו "סל אבטחה", לשמירת ביטחונם של הנוסעים, שעשו שימוש באוטובוס ישראלי שנסע לאורך קילומטרים רבים בממלכה הירדנית. גם הפעם הוטלה המשימה עלינו והתחלנו בהכנות קדחתניות. חברת אוטובוסים נצרתית מקבוצת "עפיפי" נבחרה על ידי שר התחבורה להיות זו שתפעיל את הקו מהצד הישראלי. בחירה זו הייתה, למזלי, הטובה ביותר שיכולתי לצפות לה.

אחמד עפיפי, הבעלים ויו"ר החברה, למד איתי בכפר הירוק וההיכרות בינינו הייתה הדוקה. אחמד שיתף פעולה באופן חריג ויוצא מהכלל, על אף העובדה שלא נדרש לעשות זאת בחוזה עם המשרד. הוא השקיע בקורסי הכשרה ביטחונית לנהגים וסילק בירוקרטיות הקשורות במיגון כלי ההסעה. פעלנו יחדיו למגן את האוטובוס ועטפנו אותו בלוחות פלדה וזכוכיות חסינה נגד נק"ל, על כל הבעייתיות הכרוכה במשקל העודף שנוצר. הדבר הזכיר לי את המשוריינים של מלחמת העצמאות, אלא שכאן הם היו מודרניים יותר ומטרתם שונה בתכלית. צוותי הנהגים של החברה, בני מיעוטים ישראלים, הודרכו ותורגלו בדרכי התגוננות למקרה של אירוע פח"ע. נוסף על כך, הצבנו על האוטובוס איש ביטחון ישראלי שליווה אותו במהלך הנסיעה בממלכה הירדנית. במקביל זכינו לאבטחת המסלול מעמאן לישראל על ידי כוחות ליווי ירדניים.

וידאנו שגם בתחנת ההסעה המרכזית בעמאן ננקטו צעדי ביטחון מחמירים, והתבצע הליך כניסה מבוקר על ידי המקומיים, שכלל בדיקת רשימת הנוסעים,

חיפוש בכבודת היד ועל גוף הנוסעים. לצורכי עמידה אחר הסדרי הביטחון, הצטרפתי למספר רב של נסיעות לעמאן ויצא לי לטייל בעיר.

הקו נסגר בהעדר כדאיות כלכלית, אולם יחסי הגומלין הטובים שנוצרו עם הירדנים סביב סוגיית אבטחת האוטובוס הישראלי, ליוו אותנו שנים מאוחר יותר כאשר פעלנו מולם גם במעברים היבשתיים ובמסגרת התעופה האזרחית.

ביטחון התחבורה הציבורית — כהונה ראשונה

בשנת 1994 עברה ישראל טלטלה ביטחונית מכאיבה. כאילו נפתחו שערי הגיהינום, כאשר החלו לפקוד את המדינה פיגועי תופת חמורים מצד מפגעים פלסטיניים. מכונית נפץ התפוצצה בצמוד לאוטובוס בעפולה, מחבל מתאבד הפעיל מטען באוטובוס בחדרה, פיגוע התאבדות באוטובוס קו 5 בתל אביב ועוד. כל אלה היו פיגועים שכוונו כלפי התחבורה הציבורית.

ארגוני הטרור הבינו שלפיגועים באוטובוסים יש תהודה והשפעה רבת ממדים על חוסנה הלאומי של המדינה, לרבות השפעה פסיכולוגית תקשורתית עצומה על התושבים. הפיגועים הללו זרעו אימה, בהלה והיסטריה בציבור וזו הייתה מטרתם העיקרית של ארגוני הטרור.

רמת הסיכון הגבוהה שנשקפה לענף התחבורה באותם ימים נבעה משילוב של זמינות חומרי נפץ תקניים ומאולתרים שנמצאו בהישג ידם של ארגוני טרור ובודדים, עם מיומנות רבה שנרכשה בשימוש בם במהלך השנים. הטרור הצטייר כבעיה לאומית ראשונה במעלה.

אוטובוסים התפוצצו מדי שבוע בלב הערים המרכזיות, גרמו למותם של אזרחים רבים ויצרו לחץ ציבורי ממשי להביא לפתרון מיידי של הבעיה. המצב יצר מתח של ממש ברחובות ישראל — אזרחים חששו להתקרב לאוטובוסים ושלחו מבטים חשדניים לעבר כל אדם שעלה לכלי ההסעה. היה ברור שלנגד עינינו מתהווה פגיעה באחד ממרכיבי הביטחון הלאומי — כוח העמידה של האזרחים.

על אף העובדה שבמרוצת השנים עשרות פיגועים באוטובוסים גבו מאות קורבנות בנפש, יותר מכל ענף אזרחי אחר, השתרשה גישה שלפיה תחום התחבורה לא ייכלל ברשימת הגופים המאובטחים שיש לשקוד על שימורם של אמצעי האבטחה בהם, כפי שהדבר נעשה לגבי תחומי אבטחה אחרים. תופעה זו, שזכתה לגיבויים של שרי התחבורה, לדורותיהם, נבעה בעיקר מטעמים תקציביים והיא הביאה למצב שאפשר לחברות ההסעה הציבוריות לנקוט אמצעי אבטחה שטחיים ביותר להגנת הנוסעים. פניות שהופנו אל הנהלות חברות התחבורה, על מנת שנהגיהן ייטלו חלק בימי הדרכה ממוסדים נגד טרור, לא עלו תמיד יפה, ולמעשה נענו לעיתים בשלילה.

מקצת ממנהלי חברות האוטובוסים ראו לנגד עיניהם את ההיבט הכלכלי, והרווח התפעולי שעלול להיפגע. עיקר ההתנגדות נבע מהעלות הגבוהה של ימי העבודה שנדרשו להכשרה זו. עקב כך, נהגים נקלעו למצב בלתי אפשרי: הם הסיעו אוטובוסים גדושי ישראלים, אך נעדרו כלים להתמודדות אל מול פיגועים חמורים, ולמעשה נותרו חסרי ישע כלפי האיום.

מהדורות החדשות, שסיקרו בהרחבה את פיצוצי האוטובוסים, הכניסו את התחושות הקשות לכל בית בישראל. ממשלת ישראל, שסברה שאחד מתפקידיה הוא לספק לתושבים הגעה בבטחה למחוז חפצם, החליטה על הקמת מערך הגנה ייעודי לנושא וגיוסם של 125 מאבטחים להגנת האוטובוסים. מאוחר יותר התקבלה החלטת ממשלה נוספת, שהרחיבה את פעילות המערך עד כדי אלף מאבטחים.

עבודת המטה הצביעה על כך שלביצוע המשימה נדרשה פרישה ארצית נרחבת יותר של כוח אדם מיומן, עד כדי אלפיים איש. כלומר, הפעלת תשתית אנושית, גלויה וסמויה, נרחבת יותר מזו שאושרה, של מאבטחים ניידים ונייחים .

כדי לנסות ולהתמודד עם הבעיה הוטל על האגף להיערך לצמצום האיום ולהקמת מערך אבטחה לתחום התחבורה הציבורית. הוקם בית ספר ייעודי לאבטחה שעניינו עולם התחבורה הציבורית ובמקביל אויש מוקד הפעלה ארצי ושלושה מוקדי משנה בערים הגדולות. מוקדים אלה עמדו בקשר בלתי אמצעי עם מאבטחים, קיבלו דיווחים, נתנו הוראות והיו בקשר תמידי עם גורמי ביטחון רלוונטיים אחרים. אנשי הביטחון היו חמושים, גלויים וסמויים, ופעלו בשטח, בתוככי האוטובוסים, בתחנות ההסעה ולאורך הצירים הראשיים. במקביל הוקמה גם יחידת אופנוענים חמושים, שנעה לפני האוטובוסים ולאורך הצירים וסרקה את התחנות עוד טרם הגעת כלי ההסעה. מחוץ לתחנות המרכזיות שוטטו מאבטחים עם כלבי הרחה ותקיפה, שתפקידם היה לאתר חריגים ולהתעמת עימם, עוד במעטפת הרחוקה מהתחנה עצמה. נעשה גם שימוש בשערים מגלי מתכות ומכשירי מגנומטר ידניים. בצד כל אלה גיבשנו נוהלי עבודה, ערכנו תרגילים וביצענו ביקורות ובקרה במקומות שבהם נדרש הדבר.

נוצר מצב חדש ולפיו הייתי אדון לגורלי. פרט למטה ללוחמה בטרור (לוט"ר), שסייע רבות ודחף את העשייה הביטחונית בתחום, לא מצאתי שותפים שנרתמו לסייע, לא בקרב השב"כ, לא במשטרה, לא בצה"ל ולא במשרד התחבורה. בתוכי ידעתי שהפעלת היחידה נושאת בחובה אחריות עצומה, הגם שהבנתי

שבהיקפי כוח האדם שהוקצו למשימה, ההצלחה לצמצום האיום אינה מובטחת כלל וכלל, וזאת בלשון המעטה.

הבעיה המרכזית בפניה עמדנו הייתה שלפיגוע באוטובוס נדרש מפגע בודד אחד בלבד, ואיתורו ברמה סבירה של ודאות, עוד טרם עלה לאוטובוס, הייתה אתגר מורכב ובעייתי. קשה מאוד להילחם במי שמוכנים להפוך את עצמם לפצצות חיות .

בפן האישי, חוויתי באותה התקופה אתגרים מקצועיים שהיו מרתקים. נחשפתי בפעם הראשונה בחיי לאירועים ולמצבים קשים ברמה הלאומית, למודיעין איכותי, לדיונים ולפעילויות בדרג הבכיר ביותר של מקבלי ההחלטות בישראל .

מכיוון שהנושא זכה לדרגת חשיבות עליונה בקרב המחליטים, נטלתי חלק במפגשים מצומצמים בהשתתפות ראש הממשלה, הרמטכ"ל, המפכ"ל, ראש השב"כ, ראש הלוט"ר, מזכירים צבאיים ואישים נוספים. השתתפתי גם בדיוני שר התחבורה ובישיבות הקבינט המדיני ביטחוני. מתוקף תפקידי זה נחשפתי באופן אישי לקובעי המדיניות הביטחונית בישראל, והייתי למעשה הגורם האחראי ובעל הסמכות המופקד על צמצום האיום המרכזי — טרור אוטובוסים.

תפקדתי בצומת הפעילות של בעיית הביטחון החשובה ביותר של המדינה אותה עת. לקביעות שקבעתי, ההסברים שהשמעתי והמסקנות שאליהן הגעתי ושהוצגו בדיונים, היה משקל רב וערך משמעותי. מדי יום הגעתי מאוחר בלילה הביתה והטלפונים המשיכו לצלצל. תוך כדי שיחות גם אכלתי דבר מה. לא היו גבולות בין בית לעבודה, והחיים האישיים היו חסרי משמעות בהשוואה לגודל המשימה.

ביוני 1995 קיבלתי טלפון. "מר שנער, מדברים מגלי צה"ל, הנוכל לראיין אותך לאור מצב הביטחון באוטובוסים?" שאלה אותי הכתבת. לרגע שתקתי. מסביבי נקטפים מדי שבוע חיי אדם, מה אוכל כבר לומר? אולם הוצבתי גם בחזית תחום ההסברה, אף שלא היה הרבה מה לומר נענתי לבקשה. "כן, מחר בבוקר אני

בחדרה, במטווח המשטרתי, תגיעי לשם ותראייני אותי," הצעתי. התלבטתי וחשבתי בליבי, מה כבר אומר לה? אילו תשובות אפשר לתת? יצאתי למטווח, הכתבת הגיעה, הציבה מיקרופון מול פניי והחלה לשאול שאלות נוקבות. "מר שנער, כיצד אתה יכול להביט בעיניהן של אימהות לילדים השולחות את ילדיהן בתחבורה הציבורית לבתי הספר ולהבטיח שהילדים ישובו הביתה בשלום."?

זו הייתה שאלה חדה, נוקבת, ללא רחמים. בעודי מנסה לענות, כאב חד פילח את חזי, כאב שמעולם לא חשתי כמותו קודם לכן. הבנתי מיד שאני עובר התקף לב וכי עליי למהר לבית החולים. "תסלחי לי, אני חש כאב חזק בחזה, אני חייב להגיע לבית החולים," אמרתי לכתבת שעמדה מולי המומה. מיהרתי ככל שיכולתי באותם רגעים למכוניתי. הבנתי כי עליי לבצע החלטות מהירות. חשבתי שאם אחכה לאמבולנס, הדבר עלול לעלות בחיי, הגם שאני לא רחוק מבית החולים "הלל יפה" בחדרה.

באותם רגעים עדיין תפקדתי עם הכאב והחלטתי שאסע ברכבי. הוצאתי את המנורה הכחולה המהבהבת, "הצ'קלקה", וכך, עם אור כחול מהבהב וסירנה, התחלתי לנסוע לעבר בית החולים בנסיעת חירום על מנת להציל את חיי. הכאב בחזה המשיך. חציתי רמזורים אדומים ועברתי על כל חוקי התנועה כדי למהר לבית החולים ולהגיע עוד בטרם אתמוטט .

עצרתי את הרכב בפתח חדר המיון ויצאתי מהמכונית לעבר אולם הקבלה. התחלתי ללכת והרגשתי שאני בקושי נושא את עצמי. עם כאבים בחזה וראש מעט מסוחרר, התקרבתי לכניסה והתמוטטתי. "מקרה חירום," צעקו בחדר המיון והרימו אותי לטיפול. מיד הזריקו לי חומרים שונים והעלו אותי למחלקה. ד"ר מאיר אורן, מנהל בית החולים וידיד מהעבר הרחוק, מיהר לחדר המיון, הבחין בטיפול שאני מקבל ועדכן את מי שעדכן: "הוא חי וימשיך לחיות ".

"

אתה בעיצומו של התקף לב," הוסבר לי במחלקת לב. הכאב חלף, וכעת הייתי עם מעט יותר תקווה, הרי הגעתי בזמן וכעת אני בבית החולים. מהמחלקה הודיעו למשפחתי כי אני נמצא באגף לב לאחר התקף. לאחר מספר שעות

הרגשתי שאני נשאב כמו במערבולת, גופי נסחף, ואני מאבד את עצמי ואת ההכרה. שניות הייתי ללא הכרה.

"דני! דני!" שמעתי לפתע קריאות וסטירות על פניי. פקחתי את עיניי, הבטתי סביב ולא זיהיתי את המצב. ראיתי חרכים בחזי בצורת עיגול. הבנתי שביצעו בי החייאה חשמלית. הפנמתי שעברתי מצב קשה. שכבתי במיטה, אחות ניגשה אליי, בדקה מספר מדדים ואמרה "אתה יודע שאתה נמצא ב־24 השעות הקריטיות המשמעותיות בחייך. אם תעבור אותן, תחיה." האחות הלכה עם ההודעה הדרמטית שהותירה בחלל החדר ואני נשארתי המום.

הבטתי בשעון התלוי על הקיר שממולי. "רגע," הרהרתי לעצמי, "באיזו שעה הגעתי, כמה זמן חלף, כמה עדיין נותרו ל־24 השעות?". עיניי לא משו מהשעון, עוד דקה עברה ואני חי, מעולה. עוד דקה, ממתין שהמחוגים יזוזו, הזמן יחלוף ואיתם 24 השעות הקריטיות. האם אעבור אותן? הרהרתי, האם לא? הנה עוד שעה חלפה, ציינתי לעצמי. איזו בשורה איומה לבשר לחולה ששוכב בבית החולים, וכי מה אני יכול כבר לעשות עם הבשורה מלבד להיות במתח ולספור את הדקות?

באותה עת לא נהגו לצנתר מיד עם ההתקף, לכן עברתי את הצנתור מאוחר יותר בהצלחה. שכבתי במחלקה, מתאושש לאחר חלוף הסכנה. הבטתי מבעד לחלון שהשקיף על כביש החוף. העולם רץ קדימה, מכוניות שועטות לכל עבר, זה לעבודה וזה חוזר הביתה. איך ייתכן שהעולם ממשיך כאילו כלום לא קרה, חשבתי לעצמי, הם לא יודעים? הם לא שמעו? כמעט מַתִּי כאן מהתקף לב .

משהחלמתי, חודשים רבים לא יכולתי נפשית לעבור במקום שבו התרחש האירוע. לאחר שובי הביתה, הפנמתי כי כעת יהיה עליי לנהוג מעט אחרת בחיי, והבנתי שאני אמור להאט קצב. לאחר התאוששות בת מספר ימים שבתי לעבודה בכוחות מחודשים, ואולם תחילה לא הצלחתי להתארגן על עצמי. איבדתי אמון בחוסן גופי והפנמתי שאני בן אדם ולא מכונה שיכולה לעבוד ללא הגבלה של לחץ, זמן ואירועים.

גם למכונה המשוכללת ביותר בעולם, גוף האדם, יש מגבלות משלה. חששתי שלא אוכל לחזור לשגרה, אבל התבדיתי — התחזקתי, התעשתי והכול שב לקדמותו.

טרור האוטובוסים לא פסק ומצב הדכדוך הלאומי גבר. ב־18 בספטמבר 1996 התקיים דיון משמעותי בראשות ראש הממשלה והשר לביטחון פנים, שבו סוכם פעם נוספת שהאחריות להיערכות האבטחתית כנגד מפגעי התחבורה הציבורית, תמשיך להתבצע על ידי משרד התחבורה.

בכך קיבלה פעילות היחידה משנה תוקף. התקציב הייעודי שהוקצה לכך היה כחצי מיליארד שקל לשנת הפעילות הראשונה, וכך יכולנו לגייס כאלף מאבטחים ניידים ונייחים שתפקדו בתוככי האוטובוסים, לאורך צירי הנסיעה ובתחנות ההסעה השונות .

חצי מיליארד שקלים נשמע סכום עתק, אולם כדי לעמוד במשימות נדרשנו לתקציבים נוספים, גבוהים וכפולים מאלה שהוקצו. שלחתי בקשות להוספת תקציבים לשם גישור על פני פערים שנוצרו אך נעניתי בשלילה. לאחר שתי שנות פעילות וכשעקומת הפיגועים ירדה, החליטה הממשלה על פירוק היחידה והעברת האחריות הביצועית בתחום למשטרת ישראל.

מהלך זה לווה בהתנגדות עזה של חברות האוטובוסים וארגונים חברתיים שונים, אבל הפור כבר נפל.

לאור סגירת היחידה ומשהוחלט לא להשאיר לה זכר סברתי והודעתי "בריש גלי", כי אוצר בלום של ידע עלול לרדת לטמיון ועלול להיגרם נזק לחוסנה הלאומי של המדינה במידה ויתחדשו הפיגועים. לא תיארתי לעצמי כמה צדקתי וכמה מהר ההיסטוריה תחזור על עצמה. כעבור חמש שנים כשהחל גל פיגועים חדש התבקשתי להקים מחדש את אותה יחידה.

לימודים אקדמיים

עקב פירוק היחידה לביטחון התחבורה הציבורית והפסקת פעילותי במסגרת מעברי הגבול הבינלאומיים, נוצר בשנת 1997 פרק זמן של רגיעה מסוימת בעבודה. חשתי שאיני ממלא את ייעודי באופן שלם. הייתי בשיא הקריירה הניהולית שלי ולפתע חשתי חוסר סיפוק מבחינה תעסוקתית. סברתי שאיני מנצל די הצורך את יכולותיי וכישורי.

חוסר התוחלת הזכיר לי את ימי נעוריי, כאשר נדרשה ממני פעילות משעממת, שהתמקדה בגירוש להקות ציפורים שעטו על שתילי הירקות הצעירים וניקרו בהם ללא הרף, עד כדי אובדן כל החלקה. אם בספרים או בסרטי ילדים הדחליל עומד ומרתיע את הציפורים בעלי הכנף, אצלנו בשדות רמת השרון הן לא שמעו על כך ולא התחשבו בדחליל שעמד מבלי נוע. כדי ליצור הרתעה ממשית שימשתי אני כדחליל חי, ורצתי מערוגה לערוגה כדי לסלק את הציפורים הרעבות. כדי להיות אפקטיבי יותר, אחזתי ביד אחת במכסה פח אשפה ובשנייה במקל, ומשהגיעה להקת ציפורים לחלקת האדמה שעליה הופקדתי, היכיתי בחוזקה ובפתאומיות בפח. הרעש ותזוזתי הדחלילית עשו את שלהם והציפורים נמלטו על נפשן — פעילות זו נמשכה מדי יום, שעות על גבי שעות של שיעמום צרוף.

לאחר חודשים של תסכול בשנת 1998 בסיוע משרד התחבורה, הסתייע בידי לשלב לימודים אקדמיים במקביל לעבודתי. למעשה, הבנתי כבר שנים קודם לכן כי עליי להשלים פער זה בהשכלה ולרכוש תואר אקדמי, אלא שתמיד נוצר אילוץ שדחה את לימודיי.

התקבלתי ללימודי תואר ראשון באוניברסיטת חיפה — מסלול לימודים מקוצר ומזורז המקביל לזה הנהוג במכללה לביטחון לאומי, בו נטלו חלק יוצאי קהילת הביטחון והמודיעין. המטרה הייתה להעשיר את הידע הכללי שלי, לספוג אווירה איכותית, ללמוד לנתח דברים באופן שיטתי וכד'.

הלימודים היו כרוכים בנסיעות דו שבועיות לאוניברסיטת חיפה — שם שהיתי משעות הבוקר המוקדמות ועד שעות הערב המאוחרות. הלמידה הייתה ברובה פרונטאלית, תוך כדי ניהול דיון יצירתי וביקורתי.

הלימודים היו מרתקים וסגל ההוראה היה איכותי. למדתי בעיון רב וביסודיות סוגיות שלא נתקלתי בהן מעולם ונהניתי מכל רגע. לפתע, בגיל מבוגר, גיליתי עניין רב בנושאים הנלמדים. הרגשתי שנפתחו בפניי אופקים חדשים, זוויות מבט שונות וחשיבה אנליטית, שלא היו נהירים לי קודם לכן. סיימתי את לימודיי בחוג למדע המדינה וזכיתי לתואר בוגר אוניברסיטה. ההרצאות והנושאים שאליהם נחשפתי, לרבות המטען שצברתי, העשירו את תודעתי, הרחיבו את ידיעותיי והקנו בידי כלים לטפל בבעיות מורכבות בהמשך הדרך. בעיקר למדתי כיצד להציג נושאים בפני קהל. עד היום תקופה זו של לימודיי זכורה לי כאחת התקופות האיכותיות והמהנות ביותר שעברתי — משב רוח רענן למוח. הלימודים שינו אצלי דפוסי חשיבה והפנמתי כי להשכלה, שלכאורה אין לה קשר ישיר לעבודת האבטחה, ישנה בעצם תרומה עצומה.

ביטחון התחבורה הציבורית — כהונה שנייה

ב־2002 נמשכה במלוא עוזה האינתיפאדה השנייה, שפרצה שנתיים קודם לכן, ושוב חזרנו לפיגועי טרור באוטובוסים, מבלי שלצה"ל, לשב"כ ולמשטרה היה מענה לטרור המתאבדים. לרגע חשבנו שחלפנו כבר על פני האיום הזה, ושאנו עוברים תקופה שקטה יותר, ואולם התברר שחזרנו לאחור וביתר שאת.

בניסיון להפסיק את מסע הפיגועים ומתוך הבנה כי קיימת עליית מדרגה בעוצמתם ותדירותם, ניתנה הנחיה לאגף להקים מחדש את היחידה לאבטחת התחבורה הציבורית. גם הפעם היקף הגיוס עמד על אלף מאבטחים.

המחבלים מיקדו את התקפותיהם נגד אוטובוסים עמוסי נוסעים במרכזי הערים הישראליות, ואולם הפעם עם דגש על ירושלים, שהייתה הקרובה ביותר למרכזי הטרור בחברון וברמאללה. הפיגועים היו קטלניים וגרמו למאות הרוגים. פעולות הטרור הקשות ביותר באותה עת היו פיגוע באוטובוס 830, ליד צומת מגידו, שגבה את חייהם של שבעה־עשר הרוגים; פיגוע באוטובוס 32א בצומת פת בירושלים, שהסתיים עם תשעה־עשר הרוגים; פיגוע בקו אוטובוס 37 בחיפה עם שבעה־עשר הרוגים; ופיגוע באוטובוס 14א בירושלים, שבו נמנו שבעה־עשר הרוגים נוספים.

הפיגועים שחווינו היו בעלי מתווה משתנה וברובם כוונו לשעות הבוקר, לרוב בין השעה 7:00 ל־10:00. שוב המראות הקשים, מדינה מבכה את בניה והממשלה אמורה להעניק פתרון.

לאחר החלטת ממשלה בדבר הקמה חוזרת של היחידה לאבטחת התחבורה, חשתי שוב שכל העיניים נשואות אליי למציאת פתרון הולם לצמצום האיום. שיטות הפעולה של המפגעים היו כעת מגוונות יותר מאשר בעבר. חלקם התפוצצו תוך כדי עלייה לאוטובוס, אחרים התפוצצו בתוכו, היו שירו לעבר כלי ההסעה מבחוץ או מתוכו, מכוניות תופת נצמדו לכלי הרכב עם נוסעים, היו

פגיעות בתחנות הסעה ובתחנות מרכזיות, ניסיונות השתלטות על הגה הנהג, דרדור אוטובוס לתהום וכד'. במסגרת ההיערכות הכוללת להתמודדות עם האיום, התבצעו שוב ימי הכשרה לנהגים, שכללו חלקים עיוניים ומעשיים כאחד.

כפועל יוצא מכך, נמנעו מספר אירועים עם אפשרות לנפגעים רבים. הפעילות היעילה והאמיצה של נהגים, שזיהו את האיום מבעוד מועד, נתנה במספר מקרים מענה הולם לתרחיש ואולם את רובם של הפיגועים, לצערי, לא עלה בידינו למנוע.

עבדתי קשה מסביב לשעון וביקשתי לקדם כל רעיון שהוצע לי במטרה לצמצם את האיום. פיגוע רדף פיגוע והיינו חסרי אונים מול רצף הפיגועים שאירעו עם עשרות רבות של הרוגים ופצועים. מצב זה אילץ אותי להגיע לנקודות הפיגוע ולמרבית האירועים. המראות היו זוועתיים.

המצב במדינה היה קשה, ובעקבות כך אזרחים שוב נמנעו מלעשות שימוש בתחבורה הציבורית ומצאו חלופות אחרות. בתוך כל אלה נדרשתי לשמור על יציבות נפשית ופיזית ולשדר עוצמה ושליטה על הנעשה. אם לא די בכך, מעת לעת נדרשתי לעלות לשידור ולעדכן בתמונת המצב האבטחתית, שכן רבים ממנהלי לא ששו לעשות זאת אל מול המראות הקשים.

האתגר בפניו עמדתי דרש ממני להציג שביב של תקווה ולטעת בקרב התושבים תחושת ביטחון מסוימת — דבר שהיה קשה מנשוא וכמעט בלתי אפשרי לנוכח המצב שהתהווה. לקראת כל עלייה לשידור חשתי מתח עצום. היה ברור לי שעליי לומר אמת ולא לטייח את המצב. מאחר שידעתי את ההשלכות של דבריי על הציבור, נזהרתי מכשל לשוני אפשרי ומצאתי את עצמי בהתלבטויות בלתי פוסקות, הגם שתשובות חכמות לא היו בנמצא ותדרוך לא קיבלתי.

באוגוסט 2005 נפצעו שני מאבטחי תחבורה ציבורית אמיצים — לואי אבו ג'מעה, בדואי מערוער, ופאבל סרוצקין, תושב באר שבע — כשניסו למנוע פיגוע התאבדות של מחבל בקרב קבוצת חיילי צה"ל, בתחנה המרכזית בבאר שבע . נהג מונית ששהה בתחנה חשד בבן מיעוטים שהגיע למקום מחברון ועל גבו

תיק. הוא הפנה את תשומת לב צוות האבטחה לחשוד ואלה החליטו לנטרל את המפגע עוד טרם הגיעו בסמוך לקבוצת חיילים. שני המאבטחים החליטו לתפוס בשתי ידיו של המחבל ולמנוע ממנו להפעיל את מנגנון מטען החבלה שעל גבו.

זו הייתה פעולה אמיצה, אף שנגדה את התרגולת המקובלת. באחד משלבי המאבק הצליח המחבל להפעיל את המטען ושני המאבטחים נפגעו באופן בינוני. המחבל נהרג. נפגשתי עם המאבטחים מספר פעמים במהלך השיקום הרפואי שעברו, שהיה ארוך ומייגע. ניסיתי עם השנים לסייע בידם להשתקם כלכלית ואולם הדבר לא עלה בידי.

השניים נפגעו כשהיו בסטטוס של עובדי "קבלן" פרטי ולא היו זכאים לגמול כאנשי מערכות הביטחון שנפגעים בתפקיד. בפיהם נותר טעם מר כמי שעשו מעשה גבורה שהוכר באופן רשמי, אבל לא תוגמלו כראוי. חשתי אז שהם הופקרו לגורלם.

כמו כל אדם, גם אני עברתי משבר אישי במהלך חיי המקצועיים. האירועים המשיכו ותשובות טובות לא היו בנמצא. הלחץ עליי גבר והיה בלתי אנושי. בשלב מסוים של האירועים חשתי שאני כבר כמעט לא שולט במצב, על סף קריסה, מתקשה לעמוד בלחץ ושאני עומד להתמוטט נפשית ופיזית. חשתי בכי רע, עזבתי את הכול, העברתי סמכויות, ניתקתי טלפונים ויצאתי עם רעייתי לבית מלון בחיפה. זכרתי שהגוף כבר אותת לי בעבר שאני רק בן אדם, והבנתי שאני חייב לעשות הפסקה. במלון נרגעתי ובחלוף יומיים שבתי לפעילות סדירה, כאילו דבר לא קרה.

במסגרת הפעילות הכוללת למיגור האיום נעשתה גם חשיבה בסיוע מכון ויצמן, עם מיטב המוחות בישראל, במטרה למצוא פתרונות טכנולוגיים ואחרים "מחוץ לקופסה" לצמצום הבעיה. היה ברור כי בעזרת האמצעים הקיימים אנו לא נוכל להמשיך להתמודד בהצלחה עם המצב. עלינו לנצל לשם כך את כל משאבי המדינה, גם בתחום המדע. המושב המיוחד שכונס כלל עשרות מדענים מתחומים ודיסציפלינות שונים, ובמסגרתו נערך סיעור מוחות, במטרה לגבש

פתרונות מעשיים כדי לצמצם את האיום. היו לי תקוות רבות שכל אנשי המדע הללו יביאו מזור כלשהו, דבר שישנה את המצב, ואולם בשורה לא יצאה משם.

במקביל פנינו לתעשייה הצבאית וביקשנו מהם לתכנן אוטובוס שיהיה אמיד בפני פיצוץ חיצוני וימנע עליית מחבל עם אמל"ח. במעבדות תע"ש גובש רעיון שהדהים בפשטותו ותוך מספר חודשים הרכיבה התעשייה מערכות מיגון חדישות על שמונה אוטובוסים. ניסוי ראשוני שנערך הצביע על יעילות אבטחתית מרבית, אולם התפוקה התפעולית ירדה בכשלושים אחוזים, שכן היה צריך לשלב פי שלושה אוטובוסים בקווי הניסויים, על מנת להגיע לרמת שירות סבירה .

שוב חלה רגיעה ורצף הפיגועים פסק. גם הפעם, כפי שאירע בעבר, היחידה פורקה בסופו של דבר בדצמבר 2007, לאחר חמש שנות פעילות רווית תסכולים. ואולם, כפי שהורגלנו, רגיעה זו היא עניין זמני, עד שיגיע גל הטרור הבא. וכך, ב־2015, ירושלים עברה גל פיגועים קשה נוסף. לאור זאת קיבלה ועדת השרים לענייני ביטחון לאומי החלטה מחודשת, להקים פעם נוספת, שלישית, את יחידת האבטחה בתחבורה הציבורית בירושלים, בהיקף מצומצם יותר של 300 מאבטחים. יחידה זו פעלה עד דצמבר 2019 ופורקה. במהלך פעילותה בסבב השלישי אירע פיגוע אחד בלבד, נגד אוטובוס אגד קו 12 בצומת פת בירושלים, שהסתיים בנס ללא הרוגים, למעט המפגע עצמו, ועם פציעה קשה של אחת הנוסעות. שוב סבלנו מאותו חוסר עקביות, שאפיין את העשייה הביטחונית לאורך השנים וליחידה לא הושאר זכר.

להערכתי, פעילות המנע שהתוותה הממשלה נועדה אומנם לסיכול האיום ואולם הייתה גם לצרכים תדמיתיים, שעיקרם הענקת תחושת ביטחון עכשווי לאזרחים, כדי לגרום לציבור להמשיך את שגרת חייו. ממרחק הזמן, אני יודע לומר שתוצאת הפעילות לאבטחת התחבורה הציבורית הייתה אחת האכזבות המקצועיות הקשות ביותר שספגתי. זה היה כישלון מהדהד, לא של הרעיון אלא של היקף יישומו ומכאן, שההרתעה שסברנו שתתהווה כשלה ולא התממשה.

היחידה בשיא תפקודה פעלה בהיקף כוח אדם חסר (1000 לוחמים), מחצית מהכוח הנדרש. המצב שהתהווה לא הרתיע את המחבלים, אלא הביא אותם לשינוי מתווה פעילותם, באופן שמנע את גילויים.

על בסיס ניסיון העבר, החיוני כל כך להבנת תהליכים, לא הצלחתי לצערי להביא לידי גיבוש מדיניות עקבית של מקבלי ההחלטות, באשר להפעלה רציפה של היחידה בין תקופות רגיעה כביכול — דבר שהיה לרועץ כשהתחדשו גלי הפיגועים, מבלי שהייתה מוכנות מבצעית ותפעולית מיידית להתמודדות עם האיום. כמו כן, לא עלה בידי לשכנע את המחליטים למיניהם שפגיעות באוטובוסים גבו מאז ומתמיד קורבנות רבים בנפש, הרבה יותר מענפים אזרחיים אחרים, ולכן יש צורך להכפיף תחום זה לרגולציה מחייבת.

פעם נוספת הוברר לי, שהגם שמקובל לחשוב שתבונה פירושה קבלת החלטות נכונות, הרי שלעיתים השכל הישר אינו עובד.

סיכומו של דבר ב 20 בפברואר השנה ארע לנו נס, כאשר שעוני ההפעלה של מטעני חבלה שהוטמנו בחמישה אוטובוסים, כוונו לשעה בה אלה נמצאו בחניונים או בסוף יום העבודה ואסון כבד מאד נמנע.

לאור ניסיון העבר והמציאות בשטח אני מעריך שארגוני טרור ויחידים ימשיכו לגלות באוטובוסים ובתחנות ההסעה, יעדים מועדפים למימוש מדיניות הטרור שלהם. האמור מתחזק, בעיקר על רקע העובדה שברכבות הקלות בתל אביב ובירושלים, לרבות ברכבות הכבדות, קיים מערך אבטחה עם תשתית אבטחתית אנושית, הפועל מכוח החוק.

עלינו לזכור שפיגועי הטרור הרצחניים בענף זה באו "בגלים" והיוו תזכורת כואבת לעוצמת האיום והיקף הנזק אשר עלולים להיגרם בהעדר מוכנות מוקדמת.

תחום ביטחון האוטובוסים, מכיוון שאינו מטופל אבטחתית כראוי, הינו כיום נקודת תורפה קריטית. מכאן, שמתבקשת התמודדות רציפה ומכוונת שתפחית

את האיום הפוטנציאלי ותיתן בידי גורמים מיומנים יעודים כלים משופרים להתמודד עם איום טרור זה, שהלוואי ולא יתרחש.

ביטחון אוניות נוסעים

מערכת הביטחון נדרשה להגנה על שלומם של אזרחים ישראלים השטים על גבי אוניות נוסעים זרות, המפליגות דרך קבע מנמלי ישראל. החלטת ממשלה ברוח זו התקבלה בשנת 2008 בקבינט המדיני ביטחוני, שנים לאחר שכבר פעלנו לאבטחת אוניות אלה, ללא כל החלטה רשמית שהיא. ההתמודדות עם הסוגיה הופקדה בידי האגף ונקבעו תחומי העיסוק.

חשיבות הנושא ותמימות הדעים היו, שה"איומים" בתחום הינם ממשיים ומחייבים פעילות מעשית, בעיקר עקב השיעור הגבוה של אזרחים ישראלים שהפליגו בכלי שיט אלה.

ההפלגות התקיימו דרך קבע מנמלי ישראל והופעלו בידי גורמים ישראליים. למעשה, מלבד דגל וצוות זרים, מדובר בכלי שיט בעלי סממנים ישראליים מובהקים.

המציאות שבה מתקיים שיט אזרחי בסמוך לגזרות העימות עם ארגוני טרור, לרבות שני ניסיונות פיגוע שאירעו כבר בעבר כלפי אוניות אלה, חידדה את תשומת הלב לצורך במתן מענה אבטחתי הולם ובמעורבות ממשלתית.

בשלב הראשון קיימנו הערכה לגבי יעילות אמצעי האבטחה בכל אחד מנמלי הים שבהם עגנו הספינות. המטרה הייתה לבחון את רמת הסיכון הנשקף והמענה האבטחתי שניתן על ידי המקומיים בכל אחד מהנמלים. בהקשר זה ביצענו סיורי שטח בנמלים השונים וביקשנו את המקומיים לגשר על פני פערי אבטחה שאותרו.

בתחום ביטחון האוניות התעוררו שלוש בעיות מרכזיות ״שאליהן בעיקר נערכנו״. הראשונה, גודש הנוסעים הישראלים, לעיתים עד כדי 800 איש

שהצטופפו על רציף עגינה אחד ארוך וצר בחו"ל. השנייה, שיירות האוטובוסים, לעיתים בנות שלושים כלי רכב, שנעו בדבוקה אחת בין אתרי בילוי מוגדרים וידועים מראש. השלישית, הצורך בסינון ואבחון ביטחוני של השבים לכלי השיט מהחוף בחו״ל, במטרה לאתר מפגע אפשרי טרם עלייתו לכבש הסיפון.

בצד כל אלה הייתה כמובן סכנה שנבעה מהיצמדות כלי שיט קטנים לאונייה, באופן שיכלו להיות ספינות תופת, על המשתמע מכך. ההיערכות ההדוקה הביאה לכך שבנמלים מסוימים זכו אוניות הנוסעים לליווי ספינות מלחמה, סירות משטרה, אבטחת יחידות צבאיות ומסוק שחג מעל. כך גם לגבי שיירות האוטובוסים.

פעילות זו יצרה שיתופי פעולה ומערכות יחסים בלתי אמצעיות, עם גורמי הביטחון בנמלים השונים ובממשל המרכזי והמקומי, בכל אחד מהנמלים שבהן התקיימה עגינה. בשיא הפעילות הפליגו באגן המזרחי של הים התיכון חמש אוניות בעת ובעונה אחת, במהלך שבעה חודשי פעילות, כאשר על כל אחת מהן היו כאמור מאות מפליגים ואנשי צוות.

ההיערכות האבטחתית בכלי השיט הייתה שונה במהותה מהאבטחה שהייתה נהוגה בתחום האווירי מכמה טעמים. הראשון, נבע ממאות המפליגים שאמורים היו לרדת ולעלות מספר פעמים לחוף ולחזור לאונייה — פעילות שהצריכה היערכות לזיהוי אישי ובידוק ביטחוני של כל נוסע ונוסע בפרקי זמן מינימליים. השני, נבע מהצורך בהגנה בחו״ל על ריכוזי הנוסעים העצומים שהתגודדו בסמוך לכלי השיט. השלישי נבע עקב העובדה שמשך רוב זמן השיוט הוא התנהל בטריטוריה ימית בינלאומית, מחוץ לריבונותה של מדינה כלשהי, דבר שיצר אפשרויות פיגוע מגוונות בלב ים מצד כלי שיט תוקף, ללא יכולת התגוננות אפקטיבית.

שני ניסיונות פיגוע נמנעו סביב פעילות האוניות המאובטחות. הראשון אירע בדצמבר 2003 כאשר משאית תופת המתינה לכלי השיט הישראלי, שאמור היה לשוט מנמל חיפה לטיילת של נמל אלניה שבטורקיה. מטרת המחבלים היתה להתפוצץ בתוך ריכוז הנוסעים שעל הרציף הטורקי. פיגוע זה נמנע בדרך מקרה, שכן כלי השיט לא הגיע לנמל האמור כמתוכנן. לאחר ששעת הגעת הספינה

חלפה, החליטו המחבלים להעתיק את יעד הפיגוע למקום אחר ופוצצו את הרכב ליד מבנה הקונסוליה הבריטית באיסטנבול.

הפיגוע הימי השני נמנע באוגוסט 2005 לאחר שהתקבלה התרעה ממוקדת מגורם מודיעיני על כוונת הג'יהאד העולמי לבצע פיגוע תופת באמצעות פיצוץ אופנוע ים בצמוד לאוניה במעגן אלניה הטורקי.

מכיוון שבאותו הזמן שטו לעבר נמל זה ולנמלים סמוכים חמש אוניות גדושות ישראלים, הוריתי לכולן לעצור במקומן בלב ים, לא לנוע ליעדן המתוכנן ולהמתין להנחיות. זו הייתה הנחייה דרמתית שסייעה בסיכול האיום. כעבור מספר שעות ניתנה הנחיה לחזור לשגרה, לאחר לכידת החוליה על ציודה בטורקיה.

סיכומו של דבר נוצר מצב ייחודי ומדאיג, במסגרתו פעלנו בתחום רגיש ובעייתי זה, ללא הנחייה מקצועית של אף לא אחד מהגורמים המסורתיים, שב"כ, משטרה, צה"ל. זו הייתה עשייה ביטחונית יוצאת דופן במהותה, שפוטנציאל ההסתבכות בה בטריטוריה זרה היה גבוה מאוד. היינו עלולים לשלם על כך מחיר יקר עקב הראייה הצרה של הגופים המנחים שנמנעו משת"פ בתחום. ולא אפרט יותר בנושא.

אבחון כלי טיס — צעדים ראשונים

כזכור, לא בוצעה לי חפיפה מסודרת כלשהי עם כניסתי לתפקיד. בראשית תהיותיי וחיפושיי אחר מסגרת התפקיד אותו איישתי, צללתי היישר לחומר הרב שנאסף על שולחני ולא ידעתי מהיכן להתחיל. קיימתי מספר דיונים והערכות מצב והגעתי למסקנה שעליי לתת את הדעת תחילה לסוגיות שנראו לי כבעלות השלכות ביטחוניות חיוניות, שעל פי החוק היו בתחום טיפול האגף ואולם הוזנחו או שלא טופלו עד אז כלל .

הראשונה מביניהן הייתה "סינון" מקדים של כלי טיס המגיעים למרחב האווירי של ישראל, במטרה למנוע ממטוס לשמש ככלי נשק לריסוקו מעל יעד אסטרטגי במדינה. התברר לי כי בהתאם ל״חוק הטיס״ — "ביטחון בתעופה האזרחית", הייתי מופקד על מתן הוראות ביטחון לכלי טיס הטסים לישראל. כלומר, מתן אישורי כניסה לכל כלי טיס הנכנס למרחב האווירי של ישראל. לשם ביצוע המשימה גייסתי עובד שהופקד על תחום זה ופעלתי באופן עצמאי, ללא הכוונה, ללא מודיעין וללא סיוע של גופי הביטחון האחרים.

פעילות מנע חובבנית זו, שהחלה להתבצע מיד עם כניסתי לתפקיד, שנים עוד טרם התרחשו אירועי הטרור המחרידים בארה"ב ב־2001, לא נחשבה על ידי גורמי הביטחון למיניהם כנחוצה ולכן לא זכתה להכרה כעשייה חשובה או בעלת ערך. ההנחה הייתה כי היה ויתרחש אירוע טרור אווירי בפאתי הכניסה לישראל, חיל האוויר ידע להתמודד עם הבעיה. אני ראיתי בעשייה זו אחריות רבה, שכן תוחלת הנזק מאירוע מעין זה הייתה עצומה. להודות על האמת גם אני לא חשבתי אותה עת שבקלות בלתי נסבלת, כפי שאירע בארה"ב, ניתן יהיה לבצע פגיעה כה דרמטית על הקרקע, באמצעות השתלטות על כלי טיס וריסוקם מעל מטרות בארצות הברית.

המצב שהתהווה לאחר פיגועי התאומים, שינה את יחסנו לנושא מהקצה אל הקצה, בתחום החשיבה והעשייה כאחד. אירוע זה, תפס אותי במקרה במסדרונות השב"כ, במהלך שיחה עם ראש אגף האבטחה. בעודנו מדברים, מכשיר הטלוויזיה בחדרו פעל ובזמן אמת נחשפנו על גבי המסך לריסוק המטוסים על יעדים אמריקאיים. העובדה שהפיגועים נעשו באמצעות חטיפת כלי טיס אזרחיים גרמה לנו להלם תודעתי, לא האמנו למראה עינינו.

ההפתעה הייתה מוחלטת. כמי שאחראי למניעת פיגועים מעין אלה בישראל, הבנתי מיד את עומק ההשלכות העכשוויות והמיידיות שעלולות לנבוע מאירוע דומה על ישראל, המוכרת כמדינה שסבלה רבות מאירועי טרור אוויריים.

קיימתי הערכת מצב בנושא, עקב עליה דרמטית בהסתברות מימוש הדפ"א ע"י היריב והגעתי למסקנה שיש לתת הוראה לרשות שדות התעופה, על בסיס ״חוק הרשות״, וליחידות הבקרה השונות הפועלות מטעמה, למנוע הגעת טיסות זרות למרחב האווירי של ישראל, על כל הבעייתיות הכרוכה בכך. להחלטה זו משמעויות רבות ומרחיקות לכת, שכן סגירת המרחב האווירי של ישראל, כמו בכל מדינה, אינה דבר של מה בכך ולמעשה מדובר בניתוק דה פקטו של ישראל משאר העולם. ההחלטה שהייתה תקפה למספר ימים לא הייתה פשוטה גם מההיבט התפעולי. עשרות רבות של מטוסים גדושי נוסעים ישראלים שלא הורשו לנחות בישראל הופנו לשדות תעופה חלופיים. עקב מורכבות ההחלטה, דנתי עם מפקד ״מרכז השליטה״ בחיל האוויר על החלטתי זו וביקשתיו לסייע בידי לאכוף את ההנחיה, ולהפגין נוכחות של מטוסי קרב בשמיים להגנה ולשם הרתעה. פעולות אלה נדרשו בעיקר עבור אלה מבין הטיסים שיתחכמו או יסרבו להישמע להוראות הבקרים האזרחיים לפנות לשדה חלופי.

ברקע היה גם חשש שאירוע מגדלי התאומים הינו חלק ממתקפת טרור אווירי כלל עולמית, שעלולה לגלוש גם לישראל. כלומר, חטיפת כלי טיס במקום כלשהו בעולם ושימוש בו כפלטפורמה הרסנית לעבר מטרה מוגדרת בישראל. חשתי שייתכן וקיימת אפשרות מדאיגה שאנו על סף אירוע טרור אווירי דומה לזה שאירע בארה"ב. בפעילות זו הלכתי על הקצה וחשתי די בודד בהחלטתי. זו הייתה הפעם הראשונה שבה קיבלתי החלטה עצמאית בעלת השלכות כה מרחיקות לכת, רק על בסיס הבנת המצב, בלי להיוועץ או לידע את שר

התחבורה וגורמי שלטון וביטחון אחרים. זו הייתה החלטה שהעמידה במבחן את שיקול הדעת המקצועי שלי. לימים התברר שההחלטה הייתה במקום, שכן נודע לי מאוחר יותר שמפקד חיל האוויר פנה לראש הממשלה אריאל שרון וביקש לעדכנו במהלך הכולל שנקטנו .

כשהתרחשה מתקפת הטרור בארה"ב, שהה שר התחבורה אפרים סנה בניו יורק. לאחר ששב ארצה, עדיין תחת השפעת אסון התאומים שזעזע את ארה"ב והעולם כולו, כינס מיד ישיבה רבת משתתפים עם כל גורמי הביטחון והמודיעין הרלוונטיים .

סנה, רופא ולוחם בעל רקע ביטחוני עשיר, תת־אלוף במילואים, בעברו מפקד יחידת 669, הבין מיד את הצרכים המבצעיים הדרושים לישראל וניהל את הישיבה ביד רמה ובשכל רב. בדיון הובן שאירועי הטרור התעופתיים בארה"ב, שבמהלכם תשעה־עשר טרוריסטים חטפו בו זמנית באמצעות כלי נשק פשוטים (סכינים) ארבעה מטוסים של חברות תעופה אמריקאיות, יותירו את חותמם על ענף התעופה כולו לשנים רבות. בישיבה זו הניח סנה את היסוד לפעילות אגף הביטחון של המשרד לשנים הבאות, בכל הקשור למניעת איום הטרור האווירי מעל שמי המדינה.

נוסף על כך, התקבלה באוגוסט 2003 החלטת ממשלה מגבה, שלפיה יישא שר התחבורה באחריות לביצוע אבחון ופיקוח על מטוסים אזרחיים המבקשים להיכנס למרחב האווירי של המדינה. משמעויותיה של החלטה זו היו נסתרות ממני בתחילה, שכן לא תרגמתי אותם למונחים מעשיים. ואולם בהמשך "כשנכנסנו לעובי הקורה" היה ברור שהטרור האווירי הפך לתופעה עולמית מדאיגה. מדינות רבות וישראל בתוכן, היו חייבות להתמודד עם הבעיה בתוכן פנימה, ולגבש גם פתרונות כלל עולמיים.

חשתי שהמשימה שהוטלה עלינו איננה מעל כוחותינו ושנוכל לעמוד בדרישות הרבות שהיא תובעת מאיתנו. סייע לי רבות יועץ חיצוני שהעסקתי הבקיא באָמנוֹת הבינלאומיות שבתחום ביטחון התעופה ובעל מומחיות בטכנולוגיות מתקדמות לאיתור אמצעי לחימה. יועץ זה סייע לי בין היתר לגשר גם על פני

פערי ידע מהותיים אחרים בתחום, שלא היו בידי. מהר מאוד התברר כי האויב המשותף החדש, היווה בסיס איתן לגיבושה של אחדות מטרה מצד כל סוכנויות הביטחון והמודיעין בארץ וברוב מדינות העולם. הכוח שצברנו באגף נבע בעיקר משיתוף הפעולה עם הרבה גופים שהתלכדו סביבנו אל מול המשימה — כבודדים לא היינו משיגים כוח כה עצום.

מרגע קבלת ההחלטה ואישורה בממשלה, קיבל הנושא תפנית ומשקל יתר ושינה את כל סדר העדיפויות של האגף. עיקר התפנית באה לידי ביטוי בתמיכה מקצועית שקיבלתי מאגף האבטחה של השב"כ, חיל האוויר וסוכנויות המודיעין האחרות. בצד כל אלה פעלתי ליצירת קשרים בינלאומיים חדשים, שנרקמו עם גורמי אבטחת תעופה מדינתיים בחו"ל. לקשרים אלה, הייתה חשיבות רבה להצלחת ביצוע המשימה הכלל עולמית, לסיכול פיגועי טרור אוויריים. בדיעבד, התברר לי כי ההתמודדות עם הטרור האווירי הייתה אחת מנקודות השיא בקריירה שלי.

הסדרי הביטחון בתעופה שנדרשו לביצוע מעתה ואילך, בכל מדינות העולם, השפיעו רבות על קהל הטסים. עד אז נועדו תהליכי הבידוק הביטחוני על גופו של הנוסע ובכבודת ידו בעיקר, כדי לאתר כלי נשק לשם חטיפת מטוס ולגלות מטעני חבלה המיועדים לפיצוץ מטוס באוויר. כתוצאה מכך השתרשה מתכונת בדיקה שנסמכת על שימוש בגלאי מתכות ומכונות שיקוף רגילות, ללא יכולת גילוי אוטומטי של חומרי נפץ. בדיקה זו הותירה פער גדול בעידן החדש של פיגועי ההתאבדות. פער זה עלול היה לשמש את המפגעים להחדרת חומרי נפץ, מטעני חבלה ואף כלי נשק שאינם מתכתיים, או בעלי חתימה מתכתית נמוכה, הן על גוף הנוסע והן במטען היד הנלווה אליו. נוסף על אלה, אפשרויות ההסלקה המגוונות גדלו ללא הכר: סוליות נעליים, גוף האדם, כולל אזורים אינטימיים, שפופרות של מוצרים, דפי נפץ בדפנות כפולות, מחשבים ומכשירי אלקטרוניקה. על אלה יש להוסיף סוגי כלי נשק מיוחדים, שחלקם או כולם קרמיים ו"אל מתכתיים", הניתנים לפירוק — כל אלה חייבו הפעלת מספר רב של שיטות חיפוש ובדיקה חדשות ומתקדמות.

אירועים אלה והחלטות ממשלה נוספות שהתקבלו בנושא, היוו כאמור נקודת תפנית משמעותית בהתפתחות האגף, והשליכו ישירות גם על התפתחותי האישית, לרבות על מעמדי המקצועי בארץ ובעולם. "הפכנו לאבן שואבת" כמי שבקיאים וברי סמכא בתחום — נחשבנו מקצוענים. התברר שבעלי אחריות דומה לשלי במדינות אחרות ביקשו להיוועץ בנו ולקבל מידע עבור מדינתם. להודות על האמת, לא תיארתי לעצמי עד כמה העיסוק בנושא יביא אותי לאין ספור ממשקי עבודה וקשרים ברמה המקומית והבינלאומית.

שאלת האתגר שבפניה עמדנו הייתה, כיצד אם כן מתמודדים אל מול החשש המוחשי העצום שהתהווה, האם אכן ניתן להתמודד עם המטלה? ובאיזו מידה השמיים אכן חשופים? כשנכנסנו לעובי הקורה התברר לנו שרמת הסיכון הגבוהה הנשקפת לענף התעופה האזרחית, נובעת בעיקר משילוב של זמינות מגוון סוגי חומר הנפץ — צבאי, מסחרי, מאולתר — הנמצאים בהישג ידם של ארגוני הטרור ברחבי הגלובוס, בצד המיומנות שנרכשה בשימוש בם, ומודעות לנקודות התורפה בשיטות הבדיקה שהיו נהוגות אז בשדות תעופה .

מתקפת ה־11 בספטמבר הציבה כאמור רף סיכון גבוה וחדש מטרור אווירי. היה צורך לשלב את כלל השחקנים הרלוונטיים בפעולות הסיכול בתחום זה. היו ארגונים ששיתפו פעולה כאילוץ כשנדרשו לעשות כן ואולם אני שאפתי ליצור פעולה משותפת מחייבת, המעוגנת בהחלטות ממשלה וכך היה. נוסד פורום ייעודי, שהתכנס אחת למספר שבועות, בו נטלו חלק נציגי הגופים. פעילות הפורום הביאה לשילוב כמעט מושלם בין השחקנים המרכזיים ומנעה אי הבנות בשלבי הביצוע השונים .

ככל שהעמקנו בנושא, הבנו שהרגולציה הבינלאומית למניעת טרור אווירי בניסוחה הכוללני, נספח 17 לאמנת שיקגו, לא תרמה לצמצום הפער בין האיום למענה. הסְדרה זו אפשרה מצב שלפיו מההיבט התקנוני העולמי, אמצעים ושיטות אבטחה שהיו נהוגים בשעתו במרבית שדות התעופה בעולם, אומנם עמדו בתקינה הבינלאומית המחייבת, אך לא נתנו מענה סביר למרב איומי התעופה. בחנו את הנושא לעומק ונדהמנו להבין כי למעשה רוב מטעני החבלה

שהוסלקו בצורה מתוחכמת עוד בשנות השמונים, לא היו מתגלים במערכי הבידוק הביטחוני בחלק ניכר משדות התעופה בעולם, גם בימים אלה.

בתמצית — נאלצנו להתמודד עם תרחיש מניעת חטיפת מטוס נוסעים זר וריסוקו מעל יעד במדינה, לרבות מניעת פיצוצו על נוסעיו באוויר.

עקב כך, החלטנו לגבש קו פעולה רדיקלי, הכולל הנחיות ביטחון מחמירות מאלה הכלולות באמנת שיקגו, ולחייב בהן את כלל חברות התעופה הזרות הטסות ארצה. ההנחיות המגבילות, שבצידן הוצאות מימון בלתי מבוטלות, התקבלו בקרב חברות התעופה הזרות ובמדינות מסוימות בזעם ובאי רצון מופגן לבצען.

כל חברת תעופה היא ישות עסקית הנמדדת על בסיס שורת הרווח, והוצאות מעין אלה עלולות היו לנגוס באופן ניכר ברווח הגלום בפעילותן. לא יכולתי להיעתר לניסיונות השכנוע וההסברים שהופנו כלפיי לבטל את "רוע הגזירה", מאחר שהרקע, החשיבות והנסיבות של החלטות אלה שלנו היו ברורים לי. הקפדנו על קוצו של יוד בביצועה של כל הנחיה, עד כדי איסור על חברות תעופה מסוימות, שלא עמדו ברף הנדרש, להגיע לישראל.

אימצנו תפיסת עבודה ספקנית. כוחנית ביחס להסדרי הביטחון שננקטו בשדות התעופה בחו"ל. במסגרת זו ביצענו ביקורות ופיקוח במדינות מוצא הטיסות לישראל. ביקורות אלה נועדו להעריך את יעילות אמצעי האבטחה הננקטים בשדות התעופה, בהשוואה לאיום ולאתר פערי אבטחה. במידת הצורך הנחנו לגשר על פני פערים אלה. העיקרון המוביל גרס שהכבדה על סדרי הביטחון בארץ המוצא עלול לצמצם את האיום ולחסוך לנו כאב ראש כשהמטוס יגיע למרחב האווירי של ישראל.

הממל"ת — מרכז מבצעים לאבטחת התעופה

על מנת לשפר את המענה המבצעי התחלנו להקים גוף חדש — הממל"ת (מרכז מבצעים לאבטחת התעופה), שמתפקידו ישמש, ביחד עם חיל האוויר וגורמי מודיעין נוספים, השער הביטחוני לשלושת נתיבי הכניסה התעופתיים לישראל. הצעד הראשון, שסייע למימוש מהלך זה, התמקד כמובן בהחלטת ממשלה, שהטילה את פעילות הסיכול על משרד התחבורה וקבעה כי פעילות זו הינה במסגרת המאבק ב"טרור על". הצעד השני כלל מהלכים שהביאו את אחד מגופי הביטחון העיקריים במדינה לכלל הבנה והפנמה כי הוא זה שצריך לשמש כקמ"ן מודיעיני מתכלל לתחום, על המשתמע מכך. הצעד השלישי התבטא בהעברת החלטה שלפיה מטה לוט"ר יהיה הגורם שירכז את פעילות כל הגופים המעורבים, ויישא באחריות לקיום הערכת מצב תקופתית ביחס לאיכות הפעילות.

התקנת טלפון אדום בלשכת אגף הביטחון ובממל"ת הייתה הסממן החיצוני הראשון לשינוי המתהווה, באמצעותו ניתן היה בזמן אמת להעביר מידע מודיעיני מסווג. נוסף על כך, הותקנה מערכת האזנה לתעבורת הקשר בין הטייסים בקוקפיט למרכזי הבקרה והשליטה השונים.

הותקנה והופעלה גם מערכת צופן שבאמצעותה ניתן היה לקבל ולשלוח מברקים מסווגים על פי כללי ההפצה הנהוגים בקהילת המודיעין. להשלמת התמונה יאמר גם שגופי הביטחון הרלוונטיים החליטו לעבוד מולנו ישירות, ומינו לשם כך נציגים בעלי מומחיות בתחום.

כל אלה, לרבות הכרת גורמי הסייבר בכך שפעילות המערכות הממוחשבות בממל"ת תיחשבנה כתשתית קריטית, על המשתמע מכך — מיצבו אותנו כגוף מקצועי בעל יכולות, שניתן לסמוך עליו בהיערכות הכוללת לסיכול האיום .

במהלך השנים פיתחנו יכולות חוקיות ומבצעיות שאפשרו לממל"ת לתקשר עם כלי טיס בזמן אמת, ליצור קשר מיידי עם מערכות ביטחון מקבילות בחו"ל, עם שדות תעופה, חברות תעופה, רשויות תעופה וגופים נוספים ולדרוש ולקבל מידע.

על כל אלה יש להוסיף גם את הפעלת המנגנון לקבלת מידע נדרש בזמן אמת ממדינות מעורבות אירוע, לרבות ה־TSA — רשות אבטחת התעבורה של ארה"ב.

לצורך ייעול התפעול הביטחוני פותחה באמצעות חברת "אלביט" מערכת מחשוב ייעודית, ייחודית מסוגה בעולם כולו, שמטרתה — איסוף ועיבוד מידע ממגוון מקורות בארץ ובחו"ל, לשם ביצוע ניתוחים אוטומטיים בזמן אמת. מערכת זו, שעם השנים הפכה ל"נכס צאן ברזל" של האגף, ידעה לאתר ולהתריע על טיסות חשודות. הוכחנו שניתן להפוך את הבלתי אפשרי לאפשרי.

מטרה עיקרית נוספת של פעילות הממל"ת הייתה לתת בידי "קברניטים" למיניהם תמונת מצב עדכנית על המתרחש לגבי פעילות תעופתית חריגה במרחב. הנחת העבודה גרסה שחיל האוויר הינו הגוף השלטוני שתפקידו לאכוף ולסייע בידי משרד התחבורה לממש את אחריותו הכוללת, במקרים של חשש לאירוע טרור אווירי.

מרכז המבצעים החל לתפקד ב־2006. כדי לממש את אחריותו, הוא נעזר במערכות השליטה והבקרה האזרחיות והצבאיות הממוקמות ביחידות הבקרה האוויריות השונות הפזורות בארץ. עקב כך הוא היה גם בעל יכולת זיהוי כלי טיס מתקרבים עוד מרחוק ויצירת קשר דו סטרי עימם.

תפקודו השתרע על פני 24 שעות ביממה ושירתו בו עובדים מקצועיים ביותר, לרוב קצינות שליטה אווירית יוצאות חיל האוויר בעלות יכולת חלוקת קשב נדירה, שהוכשרו לכך במשך חודשים, אך ורק לביצוע משימה רגישה ומורכבת זו. עובדות אלה היו בעלות כישורים מתאימים של למידה, ניתוח מידע, והבנת תחום התעופה. במהלך השנים הן צברו ידע וניסיון, וקיבלו סמכויות גדלות

והולכות באופן שהרחיב את תחומי תפקודן העצמאי. הממל"ת, על אנשיו, אביזריו ויכולותיו, לרבות צגים עם נתיבי האוויר הרלוונטיים ומערכות הטלפוניה והקשר המסווגים, הוא פאר החדשנות הישראלית. המערכת התנהלה על בסיס נוהל שאותו גיבשנו עם כלל השותפים, נוהל אשר שימש לאורך שנים את הגופים כבסיס לעשייה.

במהלך השנים ידענו אירועים תעופתיים מבצעיים רבים. די אם אתאר להמחשה מקרה שאירע במטוס נוסעים רחב גוף של חברת תעופה זרה, שלגביו הייתה אי ודאות מדאיגה ביחס למצב בתא הטייסים בשלבי הנחיתה. התקבל איתות ממטיס כלי הטיס, באמצעות שיגור קוד מסוים, שהצביע על כך כי הוא נמצא תחת איום. מידע זה הקפיץ את המערכת וניתנה הוראה להפעיל את כל מערך החירום. במקביל ביקשנו לשוחח גם עם טייס המשנה, ואולם הקברניט דיווח שטייס המשנה אינו נמצא כרגע לידו. מידע זה הגביר עוד יותר את החשד, מאחר שבשלב הגישה לנחיתה על כל הטייסים להימצא ישובים בתא הטייס ואסור מצב שבו אחד מהם נעדר מכיסאו. ביקשנו לוודא היכן טייס המשנה ונמסר לנו שהוא בשירותים. בשלב זה כבר אסרנו על הקברניט את המשך הגלישה לנחיתה והמטוס הונחה לשייט מול חופי ישראל.

רמת החשד שלפיה המטוס נחטף הייתה בשיאה ומטוסי קרב הוזנקו לאוויר. לפתע התבהרה התמונה כולה — הקברניט הפעיל בטעות קוד שגוי, כאשר טייס המשנה היה בשירותים עקב קלקול קיבה חריף — נשמנו לרווחה.

פעילות הממל"ת ברגעי אירוע אמת על רקע חשד לטרור אווירי, דרשו מאיתנו תעצומות נפש יוצאות מהכלל ויכולת שליטה, בקרה והחלטה בפרקי זמן קצובים מאוד. על אלה יש להוסיף גם את תנאי אי הוודאות שהצריכו מידה רבה של אלתור והסקה. הכרנו היטב את היבטי העבודה וברגע שנמסרו לנו העובדות הייתה בנו היכולת להבין את המצב ולקבל החלטות.

בסוף כל אירוע מעין זה הוקל לנו .בעיקר אמורים הדברים על רקע ניסיון העבר המר של ישראל, עת הופל בשוגג על ידי מטוסי חיל האוויר ב־21 בפברואר

1973, מטוס אזרחי לובי של חברת ליביאן איירליינס על 113 נוסעיו, מהם נהרגו 108 נוסעים . האירוע התרחש מעל סיני ומקורו בטעויות של מגוון שלם של גורמים, שפירשו כנראה בצורה לא נכונה את מהות הטיסה ויעדה.

עבודה כה מורכבת ורבת אחריות יכלה להתקיים בעיקר באמצעות מסירותן ומקצועיותן של בקריות הממל"ת המיומנות והאסרטיביות, שאיישו את המשמרות. הן אלו שביצעו הלכה למעשה את הפעילות המבצעית. כל אחת מהבקריות שהתקבלו לעבודה הייתה בעלת מיומנות בהפעלת מערכות מחשוב למיניהן, למידה מהירה, לרבות זיכרון חזותי ושמיעתי מושלמים. כל אחת מהן הייתה "ראש גדול" ובעלת ניסיון מעשי ומקצועי כאחד. ניתן בהחלט לומר שהן אלו שהחזיקו על גבן את הפעילות בחירום, כמו גם בשגרה.

מכיוון שפרקי הזמן לגיבוש המלצה ביחס לדרך הנבחרת שיש לנקוט באירוע היו תחומים בסד זמנים נוראי, היה צורך במיומנות תקשורתית גבוהה, בגיבוש שפה מקצועית מובנת ובמתכונת דיבור מהירה, קצרה ואחידה עם השחקנים האחרים. הדברים נדרשו בעיקר על מנת לזהות בפרקי זמן מינימליים סימנים מחשידים, לקבל רשימת נוסעים, לרכז חוות דעת של גורמי הביטחון השונים ולדווח בהתאם.

קוצר הזמן לא אפשר התייעצויות נרחבות או חשיבה ביישוב הדעת, והפעילות הייתה חייבת להיות החלטית ועכשווית, תוך כדי ניהול סיכונים בצורה המיטבית.

פעילות זו הייתה רגישה ביותר, בפרט עקב העובדה שהפיקוח והאבחון של הטיסות המגיעות ממערב, מדרום וממזרח, התבצעו מעל טריטוריות זרות, תוך כדי התערבות מסוימת בעשייה פנימית של אותן מדינות שמעל שטחן התבצע הזיהוי. מלאכת הזיהוי נעשתה, במהירות ובמיומנות על ידי מפעילות הממל"ת, שהבינו את אופן החשיבה ורוח המפקד ופעלו בהתאם למצב המתהווה, גם ללא קבלת הנחיות.

הדברים באו לידי ביטוי בפרט כאשר נוצר צורך לערב גורמים זרים, שעימם התנהלו השיחות בשפה אנגלית, צרפתית וספרדית, תוך כדי עמידה בלוחות

זמנים מוכתבים. שליטת הבקריות בשפות השונות העניקה להן יתרונות ועליונות על מקביליהן במדינות השונות בכל הקשור ליכולת הבנה וניתוח המצב.

סיכומו של דבר, אף שפעלנו לצמצום איום הטרור האווירי, שהוגדר ע״י הממשלה כ"טרור על", ביסודיות ובמקצועיות רבה, ואף שהממל"ת תפקד כראוי לכל הדעות למעלה מעשור, סברתי תמיד כי האחריות שהונחה לפתחנו הייתה גדולה ממידתנו. צריך לזכור שאגף הביטחון מהגדרת עיסוקו לא אמור להיות גורם מבצעי אלא רגולטורי מסדיר, המבצע עבודת מטה, ולא כך היה. המשימה שאליה נשאבנו הייתה מבצעית ורגולטורית כאחד והאחריות שהוטלה עלינו לא תאמה לדעתי את ממדי הנזק העצום שיכול היה להתפתח מכישלון או טעות אנוש. ככל שהרהרתי בעוצמת האחריות שהוטלה עלינו, סברתי שהיא אינה מידתית.

לנגד עיניי עמדו תמיד טעויות האנוש החמורות שגרמו להפלת מטוסים אזרחיים, כדוגמת המטוס הלובי, או הפלתו בספטמבר 1983 של מטוס 747 של חברת התעופה הדרום קוראני (269 הרוגים) שטעה בדרכו ויורט בטעות על ידי מטוסי קרב סובייטיים מעל רוסיה. הפנמתי את העובדה שאנו עלולים לעשות טעויות כנות באיסוף ובעיבוד המידע ושגורמים זדוניים עלולים להסתיר עובדות חשובות או לנסות להטעות אותנו. מה גם שחוסר הבנה אנושי פשוט במהלך חשד לטרור אווירי עלול להסלים לכלל מצב פוליטי בינלאומי מסוכן ביותר.

מאחר שהפעילות הביטחונית־תעופתית הכוללת הייתה מורכבת ובעלת רגישות יוצאת דופן גם בהיבטים בינלאומיים, פנה ראש הממשלה דאז מר אהוד אולמרט, שהיה מודע לפעילותנו, וביקש שאגיע לפגישה עימו ועם שר התחבורה שאול מופז. "יש לנו תכנית?" שאל ראש הממשלה בפגישה, "כן אדוני, יש לנו תכנית והיא כבר עובדת בהצלחה" עניתי ופירטתי את עיקרי הפעילות למניעת כניסת מטוס בלתי מורשה למרחב האווירי של ישראל. נקטתי בשיטת הקצנת האיום ופרטתי את טיב המענה, שהשאירו להערכתי רושם חיובי על הנוכחים.

התרשמתי בעיקר מהשתיקה המקפיאה ששררה בחדר ומהחלפת המבטים בין ראש הממשלה לשר התחבורה — מבטים שפשרם לא ברור לי עד היום.

סיימתי את הסברי ויצאתי מהחדר. החמיא לי מאוד שראש הממשלה היה מודע לקיומי ולפועלי. היה ברור לי שפעילותנו הסיכולית עשויה במוקדם או במאוחר להתממש וכשהסיכון מטרור אווירי לא שכח אלא התעצם, החילותי לקבל גם אישושים מודיעיניים לכך.

היו לנו הצלחות רבות ומשמעותיות בתחום אבחון כלי הטיס, שעליהן עמדתי מוקדם יותר, ואולם ידעתי גם כישלונות. כך, לדוגמה, נחלתי מפלה צורבת כשביקשתי לשלב במהלך ההגעה ארצה וההזדהות הביטחונית, גם קוד זיהוי ייחודי, "קוד פוזיטיבי", שיועבר לממל"ת על ידי הטייסים. הקוד אמור היה להיווצר באמצעות ״כרטיס חכם״ שפותח בארץ — כרטיס שייצר קוד חד פעמי וחד ערכי, הנכון לאותו רגע. עם הבשלת הפיתוח הצגתי כרטיס חדשני זה גם לנשיא המדינה מר שמעון פרס, שהתעניין מאוד בטכניקת הפעלתו והיה סקרן לגבי אופן ביצועי הכרטיס והמערכת כולה .

הפעלת תהליך ההזדהות באמצעות "הקוד הפוזיטיבי" תוכננה לאפריל 2009. לשם כך החלטנו שנה מראש על ביצוע "פיילוט" שיהיה "אבן בוחן" למערכת החדשה, שתאפשר לזהות מטוס עוין, או טייס הנמצא תחת איום של טרוריסטים. בפיילוט השתתפו שש מדינות: ישראל, ארצות הברית, צרפת, אנגליה, קנדה ואתיופיה. כאמור, המערכת אפשרה לאמת מבעוד מועד את זהות המטוס המגיע לישראל, ולוודא כי הצוות שמטיס את המטוס אינו נמצא תחת איום .

המערכת התמקדה ביצירת קוד סודי, שהטייס נדרש להעבירו טרם כניסתו למרחב האווירי של ישראל, ואימות זהותו של הקוד על ידי מערכת קרקעית מיוחדת. הכוונה הייתה שכל טייס שמטיס כלי טיס לישראל יהיה חייב להצטייד בכרטיס חכם אישי, וכאשר המטוס יתקרב לתחום האווירי של ישראל, יידרש לבצע הליך זיהוי בעזרת הכרטיס מול מערך בקרה. ישראל הייתה הראשונה

והיחידה בעולם שהגתה רעיון מעין זה, שאמור היה בין היתר גם לסייע להפחית את כמות הזנקות השווא של מטוסי חיל האוויר לעבר מטוסים אזרחיים.

ואולם כגודל הציפייה כך גודל האכזבה. בגין הפעלת המיזם, הקמתי עליי את ארגון התעופה העולמי, ארגון הטייסים וגורמי תעופה בישראל ובאירופה. הלחצים עשו את שלהם ושר התחבורה החליט לקיים דיון ייעודי בנושא.

היה זה יום גורלי. לרוע המזל בבוקר הדיון חשתי ברע ופניתי לבית החולים, שם נערך לי צנתור לב. נעדרתי מהדיון המכריע ושר התחבורה שראה במערכת "אבן נגף" ליישום פרויקט ״השמים הפתוחים״, החליט על ביטולו. כאשר התאוששתי מהצנתור קיבלתי את ההודעה על הביטול, שלא הוסיפה לי בריאות. החלטה זו של השר, שהתקבלה במאי 2010, הייתה עבורי מפח נפש ומקור לתסכול. להערכתי, עקב ביטול הפרויקט, עלול להיגרם נזק לביטחון הלאומי של ישראל וכולי תקווה שאין מדובר "בבכייה לדורות", עליה אנו עלולים לשלם בעתיד מחיר יקר .

כששאלנו את עצמנו מה גרם לארגוני התעופה למיניהם "לבעוט" בפרויקט, שמייצר יתר ביטחון לישראל וגם לנוסעים, הועלתה סברה שטייסים חששו שהיה וישדרו קוד מצוקה המעיד על בעיית טרור במטוס, גזר דינם ייחרץ, וישראל תפגע במטוס עוד טרם כניסתו למרחב האווירי של ישראל. כל הסברינו כי לא כך הם פני הדברים ואינדיקציה שתתקבל במרכז הבקרה דינה אינו הפלת המטוס, לא שכנעה.

בדיעבד, היה זה נאיבי מצדי לחשוב שנוכל להעביר פרויקט כה מסובך בניגוד לעמדת הטייסים. היה צורך לשתף אותם בפרויקט מראשיתו ולא לאכוף אותו עליהם "הר כגיגית."

כחוט השערה

הפעילות המבצעית סביב כלי טיס חריגים, חשודים, הייתה מאתגרת, בעיקר עקב לוח זמנים קצר שנותר מרגע תחילת אירוע ועד לקבלת ההחלטה כיצד להמליץ לנהוג. התלבטנו קשות בשאלות מבצעיות ובהחלטות לגבי סיכונים תעופתיים שהתקבלו בתנאי אי ודאות גדולים. אומנם נועצנו תוך כדי הליך עם נציגים מוסמכים של גופי המודיעין השונים, אולם האחריות לאשר או לסרב כניסת מטוס למרחב האווירי הישראלי שכנה לפתחנו, והביצוע המעשי היה באחריות חיל האוויר .

אפיזודות מורכבות בפאתי שמי המדינה, בפרט כאשר מטוסי קרב עורבו בתהליך, לוו תמיד בסיקור תקשורתי נרחב. מצב זה חייב את התערבותי המיידית לשם מניעת חשיפה להשערות, בהלה או שמועות שווא.

הזנקת מטוסים של חיל האוויר לעבר מטוס אזרחי יצרה תמיד סערה תקשורתית. היה צורך לעצב את העלילה הרצויה בציבוריות הישראלית והעולמית, מנקודת מבט של שליטה במצב, והסברת הצעדים שנקטנו, וזו הייתה משימה ברמת חשיבות עליונה.

מכיוון שאירוע תעופתי הוא דרמטי מטבעו, רגיש ומסעיר מעצם הגדרתו, נמנעתי מיצירת דרמה ושאפתי לשדר מסרים מרגיעים ולהימנע מללבות אש. היה חשוב לעדכן את התקשורת מזווית ראייה מרגיעה של זהירות ושליטה במצב. פיתחתי יחסי ציבור תקשורתיים ענפים ומסרתי מידע ופרשנות על המתרחש באופן שתרמו להקלת חששות ופחדים ולהפחתת מתחים.

באחד הימים הובא לידיעתנו ממקור תקשורתי גלוי ששלושה מטוסים רחבי גוף אמורים להגיע לאזור, למטרה לא ידועה. נדרכנו. לא עברו מספר ימים ודרך עמית אזרחי זר, שעימו עבדנו בשגרה, נודע ששלושה מטוסי נוסעים שחנו באחסנה יבשה במדבריות אריזונה שבארה"ב, עזבו את המקום והמריאו ליעד

ולמטרה לא ידועים. רמת הערנות והדריכות עלו, בפרט לאחר שנודע לעת ערב כי השלושה נחתו במדינה ידידותית סמוכה. עוד עלה כי מקצת מצוותי המטוסים הם מוסלמים, ובכוונתם להמריא למחרת היום ליעד בלתי ידוע.

עם בוקר קיבלנו סימן, רמז, מהעמית בזמן אמת, כי אחד המטוסים עומד להמריא. ואכן, בשעה היעודה אחד מתוך השלושה טס לעבר המרחב האווירי של לבנון וסוריה. בקשתו למעבר בשמי מדינות אלה סורבה והמטוס שב על עקבותיו ונחת חזרה בשדה שממנו יצא. כעבור מספר ימים של ערנות שיא נעלמו מעינינו שלושת המטוסים. אחד מהם נמצא כעבור זמן מה במדינת בורקינה פאסו במערב אפריקה כשהוא מפורק לחלוטין. באותה עת פעלו במדינה זו שרוב תושביה מוסלמים, ארגוני הג'יהאד דאע"ש ואל־קאעידה במלוא העוצמה. עד היום לא ברור לנו בדיוק הרקע לאירוע, האם פעילות כלי הטיס הייתה תמימה או חריגה.

מספר ימים לאחר מכן התקבלה בחו"ל, במקום לא ידוע, הודעה אנונימית על הטמנת מטען חבלה במטוס נוסעים זר, שזה עתה המריא בדרכו לישראל מאחת ממדינות אירופה. המידע הועבר לגורמי הביטחון המקומיים של אותה מדינה והם החליטו להזניק מטוסי קרב לליווי כלי הטיס שלגביו התקבל המידע.

מאחר שהמטוס בטיסתו לישראל חלף מעל שטחן של מספר מדינות נוספות, נוצר מצב שכל אחת מהמדינות שמעליהן חלף המטוס בדרכו לישראל, הזניקה את מטוסי חיל האוויר שלה, כדי לקדם פני רעה אפשרית, בלי להבין מדוע ובלי להמתין לקבלת הסברים ביחס למהות ההזנקה ונסיבותיה .

בפאתי הכניסה למרחב האווירי של ישראל, גם אנו הזנקנו את מטוסי חיל האוויר, מתוך הנחה שיש סיבה טובה לליווי מטוס הנוסעים על ידי מטוסי הקרב של המדינות שבדרך. הנוסעים במטוס היו מבועתים לנוכח המצב. הם ראו מטוסי קרב לאורך כל נתיב טיסתם ונשמו לרווחה כאשר נחתו בנתב"ג והתברר שזו הייתה רק קומדיה של טעויות. השטן כידוע נמצא בפרטים ואולם אלה כלל לא נאספו ע"י אף לא אחת מהמדינות לאורך כל נתיב הטיסה.

הדרמות לא היו רק בשמי המדינה, עם הגעת מטוס למרחב האווירי הישראלי, היו גם אירועים רבים שהחלו דווקא על הקרקע, בזמן שמטוסים חנו בשדות תעופה בחו"ל טרם המראתם ארצה.

אירועים אלה התהוו בדרך כלל כשהגיעו לממל״ת דיווחים מאזרחים מודאגים, שהבחינו בעלייה למטוס בטיפוסים חשודים או חריגים, שלדעתם סיכנו את הטיסה. היו מקרים שבהם אזרחים דיווחו ששמעו בן מיעוטים נושא תפילה טרם עלייתו למטוס, והחשש היה כי תפילה זו נאמרת על ידי מחבל מתאבד טרם יציאתו למשימת התאבדות. במקרים כאלה, פנינו ישירות למקומיים וניהלנו עימם את האירוע במשותף.

אחד המקרים שזכור לי במיוחד היה כאשר חברים טובים שלי, אותם הכרתי עשרות שנים קודם לכן, צלצלו אליי ופירטו באוזניי את הסימנים המחשידים שאותם ראו כביכול במו עיניהם לגבי נוסע מסוים. כל פעולות הבדיקה המחודשת שביצענו עם המקומיים שהזימו את האיום לא שכנעו את חבריי לעלות לטיסה — הם עדיין חששו לחייהם. בסופו של דבר רכשו כרטיס טיסה ארצה באמצעות חברה אחרת, תוך כדי השקעה כספית מיותרת של אלפי דולרים, ובלבד שלא לטוס במטוס שנוסעיו נחשדו על ידם.

באותם מקרים שבהם התעורר חשד בשדה תעופה בחו"ל לגבי אדם מסוים, נדרשנו לשיקול דעת מהיר לגבי הצעדים שיש לנקוט, כדי שהטיסה תצא ללא רמת סיכון כלשהי.

בדרך כלל עמדנו על כך שיופעלו לגבי החשודים אמצעי בדיקה חריגים: הורדת כבודתם מהמטוס ובדיקתה בשנית באמצעות מכשור מתקדם לאיתור חנ"מ (חומר נפץ מרסק), תשאול חוזר של הנוסעים, בדיקתם במאגרי מידע ועוד.

היכולת להתערב בזמן אמת בסדרי ביטחון בשדות תעופה בחו"ל ובטיסות זרות הטסות ארצה, היה אחד משיאי שיתופי הפעולה הבינלאומיים שיצרנו. מעורבותנו הפעילה בנעשה בתחומי האבטחה של מדינות ריבוניות הייתה לשם דבר והתקבלה בהבנה. באחד המקרים הקיצוניים עצרנו מטוס נוסעים של מדינה זרה, בעת שכבר נדחף לעבר מסלול ההמראה. דאגנו שיורדו ממנו שני חשודים

השניים נעצרו על ידי המקומיים, הובאו ארצה למשפט ונידונו לשנות מאסר ארוכות בגין פעילות טרור.

כחלק מהעבודה נדרשתי בשלהי שנות השמונים לבחון את בקשתה של חברת תעופה זרה, לבצע טיסות משדה התעופה שבסימפרופול, אוקראינה, לישראל. צריך לזכור כי בתקופה האמורה שלפני נפילת מסך הברזל, נסיעה למדינה סובייטית לא היה עניין של מה בכך. על כן, יצאתי עם דרכון דיפלומטי, כדי להעמיק את ההגנה עליי. בלילה הראשון, עם הגיעי למלון בקייב, שבה עצרתי בדרכי לסימפרופול, נדהמתי מהעליבות ששררה במקום. הגם שזה היה מבין בתי המלון המומלצים לסגל הדיפלומטי, בלובי שררה עגמומיות מפאת היותו חשוך למחצה וניכר שהדבר נובע מרצון לחסוך בחשמל. נברשת ענקית ומצועצעת, שהייתה תלויה באמצעות כבל גס מעל דסק הקבלה, הייתה כבויה וכנראה ראתה זמנים טובים יותר. הנברשת הזכירה לי את הסרט "פנטום האופרה". לא ניכרה במקום כל תנועת תיירים, הבר היה סגור ואני הייתי היחיד ששהה במקום. פניתי לישון. לילה ואני שוכב במיטתי במלון זר, בעיר זרה ואיני יכול להירדם. בחצות לערך, ניסה גורם בלתי ידוע להיכנס לחדרי שבמלון. מחשבתי הפכה קרה ומחודדת כסכין. הדפתי את דלת החדר בחוזקה ומנעתי את כניסתו של מי שהיה בעברה השני. עד היום לא ברורה לי זהות הגורם שעמד מחוץ לדלת .

למחרת היום עליתי לרכבת בדרכי לאודסה, נקודת מעבר בדרך לסימפרופול. מכיוון שבאותה התקופה הרכבת שרצה טיפוסים שליליים, "בנדיטים" למיניהם, החליטו מלוויי, יהודים מקומיים, לשכור עבורי את כל תא הנוסעים בקרון, כך שאת הדרך כולה עשיתי לבד וללא הפרעה.

מאודסה טסתי לסימפרופול באמצעות מטוס נוסעים בינוני ומיושן. נדהמתי כאשר ראיתי את הטייס עובר בין הנוסעים וגובה את דמי התשלום עבור הטיסה, לרבות תחליף כסף בדמות תרנגולת שהייתה בידי אחד הנוסעים והייתה חלק מאמצעי התשלום. מתוך השיחה שהתפתחה, הבנתי במקוטע כי אין לטייס

מספיק כסף כדי לתדלק את המטוס ולכן ביקש לאסוף מזומנים מהנוסעים כדי לממן את התדלוק.

עם ההגעה ליעד פגש אותי אחד מראשי הקהילה היהודית במקום — יהודי אמיד שהיה גם בעליו של בנק מקומי. הוא בישר לי כי האזור מסוכן לשהייה, ומשום כך, הוכן עבורי ללינה חדר בתוככי הבנק המוגן.

משהגענו לבנק ונכנסנו אליו, צעדתי בעקבות הבנקאי בציפייה להתרשם מהחדר שהוקצה לי. הבעלים הצביע על חדר כספות שבו הייתה טבועה דלת משוריינת כבדה, ומלבד כסף, זהב, ניירת וטובין יקרי ערך, הייתה בו גם מיטה, שולחן ומקרר פשוט וישן. "כאן תישן הלילה," הבהיר לי מלווי בארשת רצינית. "אתה לא יכול ככה סתם להשאיר אותי כאן" אמרתי. האיש התכעס "איני יכול למצוא לך מקום בטוח אחר לכל הרוחות" אמר ונעל את חדר הכספות. הייתי די מובך, הבטתי במיטה ובמקרר הישן ועלו במוחי זיכרונות אודות המקרר הביתי שלנו בבית הוריי, בו עשינו שימוש בילדותי. היה זה למעשה ארגז או ארון מלבני שאליו הוכנס בלוק קרח ומתחתיו מגירה, שאליה נוקזו המים שהופשרו. ארגז הקרח צינן במעט את המוצרים החיוניים. הקצאת הקרח הייתה מפוקחת: לכל משפחה הוקצה רבע בלוק קרח בכל אחד מחמשת ימי השבוע הראשונים ולא יותר משליש בלוק בימי שישי. הבטתי במקרר שבכספת, חיפשתי את בלוק הקרח, ובראשי התרוצצו מחשבות אימה .

מצבי היה עכשיו מאוד לא ברור. בראשי החלו להתרוצץ תרחישי סוף עולם; החל ממוות בחדר עקב חוסר כניסת אוויר, מוות ברעב במידה ופקידי הבנק לא יגיעו לעבודה בבוקר שלמחרת וכיוצא באלה מיתות משונות ותרחישי קיצון.

חשבתי שמשהו רע עומד לקרות לי. תפסתי את האירועים כמאיימים וקשים לשליטה. עבר עליי ליל דאגה ופחד, שבמבט לאחור היה כמובן תלוש מהמציאות. עם בוקר נפתחה הכספת, הוגשה לי ארוחת בוקר ולאחר מכן יצאנו לשדה התעופה לקיים את הביקורת. ייתכן שכלפי חוץ הייתי מוגן מאוד, ואולם בבנק בתוככי הכספת סבלתי עד אימה.

בדרך כלל, טרם תחילת טיסות משדה תעופה מסוים, נהגנו לצאת למספר שעות למקום המדובר ולבצע סקר ביטחוני של השדה על בסיס ההנחיות שגיבשנו. עם תום הסקר הובהר למקומיים את הדרוש תיקון ברמת האבטחה. באחת הפעמים התבקשתי להגיע לעיר "קרסנודאר" שברוסיה, ושם פגשתי באוליגרך רוסי שביקש להפעיל טיסות ארצה. התקבלתי בטירה מפוארת שהייתה שילוב של מוזיאון ומבנה פרטי. נכנסתי פנימה והבנתי שאני מצוי בארמון של ממש.

העושר נשקף מכל פינה וניכר שמארחיי מבקשים לדאוג לכל מחסורי ולהעתיר עליי כל טוב במטרה לקבל את האישור המיוחל לטוס ארצה. משרתים עטו עליי מכל עבר למלא אחר כל בקשה או צורך עליו הצבעתי. עת לילה, כשנפניתי לחדרי הענק בטירה, חדר גדול ממדים עם מיטת מלכים ואפריון, ממש כמו בסיפורי האגדות, נרמז לי בעדינות ובאופן מנומס כי אוכל לבחור לי בת לוויה לחדר המיטות, מבין הנערות הצעירות ששהו במקום, כל זאת כדי להקל עליי את שנתי ולהפיג את בדידותי. עמדתי נבוך בפני מארחיי וסירבתי בעדינות להצעה, בתואנה של כאב ראש. מעולם לא חשבתי שאשתמש בתירוץ זה בעצמי, אך הפעם חשבתי שאין מצב נכון יותר לעשות בו שימוש. הסירוב נבע ממגוון שלם של טעמים ערכיים שעל פיהם התנהלתי כל חיי ומהיבטים מודיעיניים, שהיו מוכרים לי כל כך טוב מתקופת שירותי הביטחוני. היה ברור לי כי לילה זה שבו אני מבלה במיטתי מצולם ומוקלט מכל עבר לצורכי המקומיים. בסופו של דבר ישנתי לבד שנת ישרים במיטה גדולה לאחר יום עמוס וגדוש, גם ללא ה"עזרה" שהוצעה לי.

בדרך כלל כאשר טסתי לביקור שמהותו בדיקת שדה תעופה, הדבר תואם מראש. בכניסה לשדה ממתין לי נציג הגורם המבוקר ומלווה אותי לאתר שתואם מראש כנחוץ לבדיקה. מקרה מפתיע התרחש בכניסה לשדה התעופה של סנט פטרסבורג שברוסיה אליו טסתי בשנת 2003 לשם ביצוע ביקורת.

עם ההגעה לשדה המטוס התחבר ל״שרוול״, אנשים התחילו לרדת מהמטוס ואיש לא חיכה לי. עמדתי חסר סבלנות בתור לבדיקת הדרכונים שהתנהל בעצלתיים, ממתין שאיש קשר יפגוש אותי ואולם זה לא קרה. רק שתי עמדות

של משטרת הגבולות נפתחו בשעת בוקר מוקדמת זו והתור לא זז. לפתע ניגשו אליי מספר שוטרי חרש רוסיים וביקשו בתקיפות שאתלווה אליהם לחקירה בחדר צדדי. לא הבנתי מדוע נלקחתי ומה עשיתי. הם לא דיברו אנגלית ואני לא דיברתי רוסית. מיד עלו במוחי מחשבות שמנסים לתפור לי תיק. העדר תקשורת לשונית בינינו הייתה בעוכריי. הופתעתי מאוד, הייתי בשוק וחשתי בלבול. לחקור אדם מוכר המגיע לפגישה רשמית, שביקורו במקום תוכנן מראש והוא בעל דרכון דיפלומטי ומייצג מדינה ידידותית, אינו דבר של מה בכך.

אם להודות על האמת הייתי די נסער מהפעולה הבלתי שגרתית של המקומיים כלפיי ולא הבנתי מה קורה. הרגשתי נורא וכנראה שבעקבות כך פרטים רבים מהאירוע אינם זכורים לי במדויק. עם זאת, הצלחתי, לאחר שהתעשתי, ליצור קשר עם חוקריי באמצעות דובר אנגלית ורוסית שהזדמן למקום והבהיר לי כי לטענת הרוסים, הם איתרו על גופי חומר רדיואקטיבי האסור בייבוא לרוסיה וכי מדובר בהפרת נהלים.

נדהמתי, לא האמנתי למשמע אוזניי. אני נושא חומר רדיואקטיבי? איך הם הגיעו למסקנה זו? לא יכולתי אפילו להתחיל לשער. ואולם בדרך נס, שעדיין לא ברורה לי עד היום, קישרתי בין העובדה שעברתי מספר ימים קודם לכן פעולה למיפוי לב, שבמהלכה הוזרק לי חומר ניגודי רדיואקטיבי. חומר זה פולט כנראה כמות קטנה של קרינה, שנשארת בדם מספר ימים לאחר הבדיקה ומתפרק לאיטו עם הזמן. החומר הגיב כנראה לחיישנים הרגישים שהוצבו בשדה התעופה לשם איתור הברחות של חומרים רדיואקטיביים. כשהסברתי עובדה זו לקצינים, התבקשתי להראות את מסמכיי הרפואיים המעידים ומאמתים את הפרוצדורה הרפואית שעברתי, ואולם הם כמובן לא היו עימי. לאחר חיפוש מדוקדק על גופי, שלא העלה דבר, שוחררתי לדרכי.
לכאורה כך הסתיים האירוע, כאשר שנים לא עלה בידי לשחזר ולהבין מי הם אותם אנשים שסייעו בשחרורי מידי שלטונות הביטחון הרוסיים בשדה התעופה של סנט פטרסבורג.

כעבור למעלה מעשרים שנה, בעודי סועד עם חברים ארוחת ערב במסעדת מלון "סוויס הוטל" שבמונטנגרו, ניגש אלי גבר כבן 60 ושאל "אתה דני שנער"? "כן" עניתי "עם מי יש לי הכבוד"? שאלתי והגבר ענה "אני הוא זה שהוצאתי אותך

מציפורני הרוסים בביקורך בסנט פטרסבורג. "נדהמתי, לזה לא ציפית, קמתי על רגלי ביקשתי מהזר להצטרף אלינו לשולחן — הוא סרב בנימוס וקבענו להידבר מאוחר יותר.

מסתבר שהגבר היה שליח ביטחוני של ישראל ברוסייה, ונקלע באקראי לטרמינל הנוסעים. לפתע שמע אזעקה חריגה, אותה הכיר היטב, כאזעקה המאותתת שמתרחש אירוע על רקע חומרים רדיו אקטיביים. הוא פנה לגורמי ביטחון מקומיים, אותם הכיר במסגרת עבודתו ושאל לפשר האירוע.

נמסר לו כי אזרח ישראלי אותר באמצעות מערכות החיישנים הרוסיים, כמי שנושא על גופו חומר בעל סממנים רדיו אקטיביים. סקרנותו גברה עליו והוא ביקש לראות את הנוסע ונענה על ידי אנשי הקשר שלו בחיוב. משהוכנס לחדר בו הוחזקתי — קרא בפליאה, "הרי זה דני שנער קולגה שלי לעבודה מישראל". כעבור כעשרים דקות של בירורים נוספים התבהרה התמונה כולה ואני צעדתי בעקבות מושיעי אל מחוץ לכותלי שדה התעופה, וכל השאר כבר היסטוריה.

בבוקר ה־4 באוקטובר 2001, בשעה 10:00, התרסק מעל הים השחור מטוס מדגם טופולב 154 בטיסה מספר 1812 של חברת התעופה סיביריה איירליינס. המטוס היה בדרכו מנתב"ג לנובוסיבירסק שבסיביר. כשעתיים וארבעים וחמש דקות הספיק המטוס לשהות באוויר מרגע המראתו מנתב"ג ועד ריסוקו. מותם של כל 78 הנוסעים ואנשי הצוות שהיו במטוס, בתוכם 51 ישראלים, נקבע מיד.

מכיוון שהאירוע התרחש פחות מחודש ימים לאחר מתקפת הטרור האווירית חסרת התקדים על ארה"ב, סברנו תחילה כי מדובר בפעילות טרור שמקורה במטען חבלה שהוחדר למטוס בנתב"ג. התכנסנו מודאגים, נבוכים וכואבים לדיון ראשוני בלשכת השר. כעבור מספר דקות, באמצע הדיון, נכנסה דמות ייצוגית אמריקאית ועדכנה כי מקור האירוע הוא טיל אוקראיני ששוגר לעבר המטוס. נדהמתי מהיכולות האמריקאיות לאתר מקרה מעין זה בתוך פרק זמן מזערי. הצטערנו על מותם של נוסעי הטיסה, ואולם רווח לנו שהאירוע לא נבע מכשל תפקודי בנתב"ג .

לחברת התעופה סיביריה איירליינס, שהייתה "מוביל נקוב", כלומר מאושרת לפעול בקו זה, ניתן בשעתו אישור טיסות פרטני עונתי לישראל למספר כלי טיס של החברה. האישור ניתן מטעם מִנהל התעופה האזרחית של ישראל ואולם התברר, שלא אושרה הגעתו לישראל של מטוס ספציפי זה שנפגע. להערכת מנהל מִינהל התעופה האזרחית הישראלי, לא היה קשר סיבתי ישיר בין אי אישור הגעת המטוס לישראל לבין נסיבות התאונה. מתוך החקירה עלה שנתיב הטיסה היה סביר, המטוס ביצע את הנתיב שתוכנן, מזג האוויר במסלול היה נוח, ולא הייתה כל אזהרה מוקדמת שהוא עומד לטוס מעל אזור צבאי סגור.

עוד עלה כי המטוס נפגע מטיל אחד. הפגיעה לא הביאה לפיצוצו המיידי, אלא לפגיעה חמורה בגוף המטוס, כזו שמנעה מצוותו לשלוט בכלי הטיס. מעיון בתרשים נתיב מסלולו של הטיל, עלה כי הוא שוגר מלכתחילה לעבר המטוס האזרחי, ולא שינה את מעופו ממטרה אחרת לעבר המטוס. מסלולו של הטיל אף אינו מצביע על אובדן שליטה בו, אלא על יירוט תכליתי ומסודר לעבר מטרה .

מאחר שבמשך השנים עלו תהיות לגבי מהות האירוע, ניתן היה לשער כי בתיק החקירה בארץ, קיים חומר רגיש הדורש שמירה מדוקדקת עליו. נסעתי לפגוש את הגורם האחראי לריכוז הנושא, ומחזיק בתיק המסמכים, כדי לגבש עימו סדרי אבטחה הולמים. ואולם, התברר לנו שזה היה כבר מאוחר מדי. עלעול בתיק העלה שחסרים בו מספר מסמכים שהיו שם קודם לכן. מתברר שגורם כלשהו חדר לחדרו של העובד, תלש מהתיק מספר דפים ובהם עובדות בעלות ערך לאירוע, אך נמנע מלהשמיד את התיק עצמו. התעלומה בכללותה לא נפתרה עד עצם היום הזה.

סופו של דבר לעניין התעופה: פעילות המנע בתחום הטרור האווירי הינה סוגיה מורכבת ביותר, המחייבת ניהול סיכונים על כל צעד ושעל, קבלת החלטות בתנאי אי וודאות ובפרקי זמן קצרים מאוד. על אף כל אלה, כשסיימתי את תפקידי ציינתי לעצמי בסיפוק רב כי, במשמרת שלי לא אירעו אירועים קטסטרופליים בתחום הטרור האווירי, ובכלל זה העדר מוחלט של אסונות אוויריים, שמקורן בפרוש מוטעה של מצבים או עקב טעויות אנוש.

החיפזון מהשטן

לחץ העבודה היום־יומי שבו הייתי שרוי נתן בי את אותותיו ופעם נוספת חוויתי סימנים מקדימים ואיתותים בחזי. הגוף כמו דיבר אליי ואמר "אתה מגזים." בתקופה מסוימת חשתי שיכולותיי הגופניות יורדות, ומעת לעת חשתי כאבים בחזה במהלך ביצוע תרגילי כושר שונים. הופניתי למכון לב, ושם בוצעה בי בדיקת אקו, שלאחריה נשלחתי מיד לבית החולים לעבור צנתור לב. חשתי שהזמן דוחק והעבודה מרובה וכי לא אוכל להמתין לתור כמקובל, לכן הפעלתי את קשריי כדי להקדימו.

קיבלתי קדימות מהמעלה הראשונה, כלומר צנתור באותו יום. המהירות שבה פעלתי הייתה בעוכריי מאחר שעקפתי ודילגתי, בסיוע רופאי, על תהליכים מסוימים, שבדיעבד התברר שזלזול בם היה הרה גורל ומסכן חיים. שכבתי על שולחן הניתוחים מוכן ומזומן לעבור הליך רגיל לכאורה של כעשרים דקות, שהיה כבר מוכר לי מהעבר וממנו לא חששתי. המצנתר, שהיה הגורם המוסמך ביותר בבית החולים לנושא זה, החתים אותי על טופס הסכמה לניתוח, לרבות פירוט סטטיסטי של תקלה אפשרית במהלכו, בהיקף של אחד למיליון. היה ברור לי שאני לא אכלל באחוז הקטנטן הזה. הצנתור החל והמתח שבי היה עצום. חשתי את השחלת הכבל הרפואי בגופי והבנתי מחילופי הדברים בחדר שמתקינים לי "סטנט" או שניים. עשרים דקות עברו חלפו זה מכבר ואני מצוי כשעה בטיפול והתהליך לא הסתיים כמקובל, אלא נמשך מעבר למה שהורגלתי בעבר. התבוננתי בריכוז רב על לוח הפלזמה והבחנתי שהרופא חוזר על פעולה

מסוימת פעמים רבות וללא הצלחה. מה קורה? מדוע מתעכבים? מדוע הוא לא מצליח? חשבתי בדאגה.

מחוץ לחדר הניתוחים המתינה לי רעייתי, שגם היא הבינה כי דבר מה לא תקין מתרחש בחדר הסמוך וחששה הרקיע שחקים. משתם ההליך, שארך כשעה, התברר שהצנתור הסתבך ב־ no reflow — תופעה ולפיה אין זרימת דם ללב. המצנתר התיישב לידי, הביט בי חסר אונים ובקול נכאים חלש הסביר לי: "לא הצלחנו לפתוח עורק מסוים ואני נאלץ לאשפז אותך כי הפרוצדורה כשלה." מתברר שהפעילות שעברתי גרמה לי לדמוי התקף לב.

שכבתי בחדר הניתוח כ"אבן שאין לה הופכין", ובחדר שתיקה מוחלטת — חשתי אבוד. לא קלטתי במדויק את משמעות המילים. מה קורה איתי עכשיו? הרהרתי, מה המשמעות של כישלון זה? בעוד אני מודאג ממצבי, המשיך הרופא בדבריו ועדכן שבידי האפשרות להגיש תביעה משפטית בגין השתלשלות האירועים. "לצערי, אתה נמנה על הגורם הסטטיסטי, האחד למיליון, שנגרם לו נזק במהלך פעולה פולשנית זו," אמר .

אני אחד למיליון, חשבתי לעצמי, דווקא הלב שלי? באותו רגע ועקב הנסיבות, לא הבנתי במדויק את משמעות המילים וסברתי לתומי שאפסו סיכויי לחיות.

הפניתי שאלה נוקבת ברוח זו, והמצנתר העלה חיוך על פניו הקודרים והסביר לי שלא כך הם פני הדברים. ואולם, מכיוון שקרה אשר קרה במהלך הניתוח, אני נחשב עכשיו לחולה שעבר התקף לב ושאיאלץ להישאר עוד מספר ימים בבית החולים עד להחלמה המלאה .

התבוננתי זמן מה בכפות ידי — הכול היה תוצאות מעשיהם. "אליה וקוץ בה", עקב מהירות הטיפול שדחפתי ועקיפת הפרוצדורה המקובלת, לא שמו לב לחוות דעת רפואית קודמת שנכתבה לגביי, שעניינה הסיכון הטמון בניסיון פתיחת עורק מסוים, שעימו התמודד הרופא במהלך הצנתור. הביטוי "החיפזון מהשטן" אפיין את המקרה שלי.

פעם נוספת התברר לי שאני "שחקן נשמה" שלוקח ללב. קבלתי בזמנו החלטה שמנוגדת לאופיי, למתן את קצב עבודתי ולא לקחת ללב — להבנתי לא עמדתי בה.

יחסים בינלאומיים

אחד הנושאים המאתגרים ביותר שבהם עסקתי התמקד בבניית מערכת יחסים דו ורב צדדית ענפה עם עמיתים ברחבי העולם. הפעילות הכוללת בתחום נעשתה על בסיס החלטת ממשלה, במטרה למנוע מעשי טרור אווירי וימי. שיתופים אלה הביאו למערכות מסועפות של היכרויות, קשרי עבודה ויחסי גומלין עם עשרות רבות של גופי אבטחה ואכיפת חוק מדינתיים ברחבי העולם, ושירתו מספר מיעדינו הבסיסיים. פעילות מסועפת זו חשפה אותי לעולם הדיפלומטיה הבין מדינתית וחלק ניכר מזמני הוקדש להידוק ומימוש קשרים אלה.

בשנת 2000 התבקשתי לטוס עם נציגים ממשרד ראש הממשלה ומשרד החוץ דרך ירדן לקטאר למפגש עם המקומיים. הפגישה הייתה חשאית ולא זכתה לפרסום או אזכור כלשהו. מטרתה הייתה לגרום לחימום מערכת היחסים בין שתי המדינות. הכוונה הייתה לקיים דו שיח עם גורמים שלטוניים מקומיים בתחום התעופה, כדי לאפשר למטוסים הממריאים מקטאר מעבר חופשי מעל שמי ישראל. במקום תפקד נציג ישראלי, שריכז את מכלול הפעילויות בין שתי המדינות ובהשתתפותו התקיימו הדיונים.

ההגעה הייתה דיסקרטית, דרכונינו נלקחו מאיתנו על ידי נציגי המודיעין המקומי ועברנו את כלל תהליכי הכניסה ללא בדיקה כלשהי. חלק מהפגישות נשאו אופי חצי חשאי והתקיימו בבתי קפה או בנקודות מפגש אחרות.

הנחת העבודה הייתה שבמשך כל שהותנו במקום אנו מפוקחים ונמצאים תחת האזנה של השלטונות המקומיים. נזכרתי בשירותי בשב"כ וחיפשתי אישושים לכך, כדי לאמת הנחה זו, אבל העליתי חרס בידי. נפגשנו עם נציגי ביטחון התעופה המקומיים ועם הנסיך והבהרנו את דרישותינו הביטחוניות כתנאי למעבר מטוסיהם בשמי המדינה. ככלל, היה רצון טוב מצד שני הצדדים להמשך ההידברות, אולם השיחות מסיבה שאינה ברורה לי עד היום, לא הניבו את הפירות להם קיווינו.

בדצמבר 2002 נדרשתי לאירוע חריג ולפיו טיסה של חברת תעופה מסוימת שהגיעה מדרום, מכיוון שארם א־שייח', התנהגה שלא על פי נוהלי הביטחון כצפוי ממנה. בדיקה ראשונית העלתה גם שאמצעי האבטחה הננקטים בשדה מוצא הטיסה אינם מספקים. מקרה זה העלה סימני אזהרה. ההחלטה הייתה להנחית את המטוס בשדה התעופה הצבאי "עובדה" שבנגב ולא לאפשר יותר לקיים טיסות לנתב"ג מאותה מדינה, עד תיקון ליקויי האבטחה. על רקע זה פסקו טיסות החברה לישראל למספר חודשים, שכן מדובר היה בחוסר עמידה מוחלט בהסדרי הביטחון הבינלאומיים הנדרשים.

מתוך ראייה מקצועית של הנתונים התעקשתי ולא ויתרתי על עמדתי שלא לאפשר את ביצוע טיסות החברה לישראל. המתח בין שתי המדינות גאה. שני הצדדים נדרשו להרבה רצון טוב, כדי לשנות את המצב שאליו נקלעו. על בסיס הכוונה מסוימת, באנו בדברים עם גורמים באותה מדינה, והחלטנו להציב במקום נציג קבע מטעם האגף למשך שנה, במטרה שישדרג את מערך אבטחת התעופה במקום. החלטה זו והפעילות בצידה, הקנו לישראל בסיס איתן לקיום יחסים דיפלומטיים מיוחדים עם אותה מדינה. פעילויות דומות ביצענו בעוד מספר מדינות אפריקאיות והתועלת מדינתית מכך ניכרה בשטח.

להמחשת מערכת הקשרים הבינלאומית הענפה שקיימנו אביא דוגמה מייצגת — הקשרים עם ארה"ב. אין מערכת יחסים מורכבת, מרתקת ואיכותית יותר מאשר עם ידידתנו הגדולה. בתחילת 2010 יצרנו קשרי עבודה עם הסוכנות האמריקאית לאבטחת התחבורה במשרד להגנת המולדת TSA Transport — Security Administration.היחסים החמים הניבו שת"פ מבצעי פעיל ויום־יומי, שהתבססו על מפגש של מניעים זהים בתחום המאבק באיום הטרור האווירי. שיתופי הפעולה מוסדו באמצעות חתימה על מזכרי הבנות בין המדינות אותם יזמנו.

במהלך השנים התקיימו ביקורים הדדיים במתקנים אסטרטגיים בתחום התעופה, הן אמריקאיים והן ישראליים. במסגרת ביקורים אלה התקיימו דיונים מקצועיים, נקבעו נוהלי עבודה משותפים והונח הבסיס לביצוע תרגילי טרור אוויריים משותפים לשני הצדדים.

שת"פ מבצעי זה יושם ברמה היום־יומית באמצעות שני מרכזי מבצעים: המרכז האמריקאי לאבטחת התעופה Freedom Center והמרכז הישראלי — הממל"ת .

במסגרת יחסי העבודה עם הסוכנות האמריקאית לאבטחת התעופה ביקשו עמיתינו לקיים סיור בממל"ת, בו תפקדו חמישה עובדים במשמרת, כדי לעמוד על יכולותיו. נענינו לבקשה וביום המיועד הגיעה לביקור משלחת אמריקאית מוושינגטון בת מספר אורחים שעמדה אחר תפקוד הממל״ת. כאשר נפתחו הדיונים התפארתי בהישגינו וכמארחים היינו מלאי גאווה.

כמובן, שהוזמנו לסיור גומלין ומשום כך ביקרתי בוושינגטון ב־Freedom Center. מדובר באולם ענק ובו עשרות רבות של קציני משמרת, הצופים בעת ובעונה אחת אחרי כל תנועות מטוסי הנוסעים בעולם. מערכת אדירה. הייתי נבוך על הדרך שבה הצגתי בשעתו בגאווה בלתי מוסתרת את מוקד המבצעים הישראלי, שהרי הפער בין שני המרכזים זעק לשמיים. הבנו את מקומנו וגם תיארנו לעצמנו שהאמריקאים חייכו לעצמם כשהתרברבנו עם מרכז המבצעים הצנוע שלנו.

לאור הצלחת העבודה המשותפת ובהתאם להסכמים שנחתמו בין המדינות, נערך מדי שנה תרגיל טרור אווירי משולב בין הגורמים המתאימים בישראל, ארה"ב וקנדה — תרגיל שהיווה שיא לשיתופי הפעולה הבינ"ל בתחום

--------.

ב־18 ביולי 2012, בשעה 17:30, ישבתי עם מספר עמיתים בטרמינל בנתב"ג דקות ספורות לפני המראה לבולגריה, שם היינו אמורים להיפגש עם גורמי ביטחון מקומיים. התקופה הייתה שיא קמפיין הטרור השיעי הבינלאומי, שבמהלכו ניסו גורמי טרור לפגוע במטרות ישראליות ויהודיות ברחבי העולם. מטרת הפגישה הייתה להזהיר את המקומיים מפני אפשרות שגורמים מסוימים יבחרו לבצע פיגוע בארצם, ולבחון עימם במשותף את סדרי הביטחון שהם מבצעים, לגבי קבוצות ישראלים המבקרות במדינה.

לפתע, בעודנו עולים למטוס לקראת המראה, שמענו על פיגוע בבולגריה שאירע בשדה התעופה של "בורגס". מיד ביקשנו לרדת — כבר לא היה טעם בטיסה בשעה קשה זו והיה ברור שהמצב מורכב מאוד.

עוד באותו ערב יצאה משלחת משותפת של גורמי קהילת הביטחון והמודיעין הישראלית לבורגס, לסייע למקומיים בחקירת הפיגוע, ועימם גורמי רפואה לסיוע לפצועים ולשם החזרתם ארצה. מתברר שפיגוע זה אירע באמצעות הכנסת מטען חבלה לתא המטען של אוטובוס תיירים, שאסף נוסעים ישראלים שזה עתה נחתו מישראל .

באירוע נהרגו חמישה אזרחים ישראלים ו־42 נפצעו. התקשורת הישראלית פרסמה שהתרעתי וביקשתי מעמיתים באירופה, כולל בבולגריה, עוד טרם הפיגוע, להגביר את סדרי האבטחה על ריכוזי קהל ישראליים בשדות התעופה, בשל חשש לפיגוע אפשרי.

במאי 2015, שנתיים טרם פרישתי לגמלאות, התמניתי לנשיא קבוצת עבודה בינלאומית שנועדה לפעול לאבטחת התחבורה היבשתית — IWGLT International Working Group on Land Transportation Security.

ללא ספק, זו הייתה גולת הכותרת של עבודתי רבת השנים בפן הבינלאומי. גוף זה נועד לקדם את שיתופי הפעולה של מדינות המערב למניעת טרור בענף התחבורה הציבורית.

הארגון הוקם בסביבות שנת 2010 על ידי הנשיא אובמה ושרי התחבורה של מדינות ה־ G8וכלל את קנדה, סינגפור, הולנד, אוסטרליה, בלגיה, צרפת, גרמניה, רוסיה, אינדונזיה, איטליה, יפן, קוריאה, מלזיה, פיליפינים, סין, ספרד, ארה"ב ובריטניה, וכן ארגונים עולמיים כגון האיחוד האירופי.

מפגש העבודה שהתקיים בישראל בשנת 2016 כלל 27 נציגים מתריסר מדינות, לרבות נציגי ארבעה ארגונים בינלאומיים שהשתתפו במליאה ובדיונים המקצועיים. במסגרת הפעילות הוקמה, ביוזמת ישראל, קבוצת עבודה בתחום הסייבר — קבוצה שהובלה על ידנו והתמקדה בהכנת ארגז כלים להגנה מפני מתקפת סייבר על רכבות.

הייתה זו תקופה רבת עשייה בהיבטים בינלאומיים, והייתי מלא ציפייה וסקרנות לקראת הבאות. אף על פי כן, פעם נוספת נפלתי בתחום העדר יחסיות, כפי שקרה לי עם האמריקאים בהצגת יכולות הממל"ת. נציגים רוסים ואמריקאים ביקשו לעמוד אחר סדרי האבטחה הננקטים ברכבות ובתחנות המרכזיות בארץ. נקבע מועד למפגש עם צוות ביטחון לאומי רוסי שהגיע במיוחד ממוסקבה

כדי ללמוד את הנושא. החלטנו שנקיים את הסיור הלימודי בתחנת רכבת תל אביב צפון, שהייתה אותה עת התחנה הגדולה בארץ, ושם ניתן לצפות גם בחמ"ל הביטחון. התחלנו בסיור והצגנו את תהליכי הבידוק השונים המונעים

החדרת אמצעי לחימה למתחמי הרכבת. הרוסים שאלו שאלות ביחס להיקף תנועת הנוסעים, מספר הרכבות הנעות וכיוצא באלה. או אז הבנו שנפלנו בפח. מתברר שהיקף הנוסעים העוברים בכל רגע נתון בתחנת הרכבת הגדולה בישראל, זהה למספר הנוסעים הפוקדים את בתי השימוש שבתחנת הרכבת המרכזית במוסקבה. בתחנת רכבת גדולה טיפוסית בעיר ממוצעת ברוסיה עוברים ביממה יותר אנשים מאשר בתחנת רכבת אחת בישראל במרוצת שנה,

נתון העושה את כל ההבדל בהתמודדות עם מפגעים. וזאת בלי להזכיר את מאות מסילות הברזל, לעומת מספר מסילות זעיר בישראל.

ועדות בדיקה

שקט שרר בין ירדן לישראל והשלום המיוחל היה לעובדה קיימת וכלל גם את גזרת "אי השלום" בנהריים, על גבול ישראל־ירדן.

ואולם, התברר שהסכנות האורבות למארג היחסים בין שתי המדינות מגיעות לרוב ממקור בלתי צפוי. ב־13 במרץ 1997 אירע פיגוע רצחני, אותו ביצע חייל ירדני מכוח האבטחה, שאמור היה לאבטח את המטיילים הישראלים בביקורם במובלעת הישראלית של האי.

בפיגוע נרצחו שבע נערות ישראליות שטיילו במקום. ארבע נערות ומורה נפצעו מהירי. אזור הרצח, שאליו מגיעים מדי שנה אלפי מבקרים ישראלים, הוא אתר היסטורי בבקעת הירדן, הנמצא בין ישראל לבין ירדן בריבונות ירדנית, סמוך לקיבוץ אשדות יעקב איחוד, במקום שבו מתמזגים נחל הירמוך ונחל הירדן. אם לא די בכך. התברר שלאחר הפיגוע ביקשו כוחות הצלה ישראליים להיכנס לאזור

הטבח, אך עוכבו במעבר הגבול על ידי הירדנים ורק לאחר כארבעים דקות הורשו להיכנס למתחם.

לאחר האירוע הקים משרד החינוך ועדת בדיקה לבחינת נסיבות הפיגוע ובעקבות כך פנו אליי כדי שאשמש מומחה בתחום האבטחה. נעניתי לבקשה ומוניתי כמשקיף פעיל. ההלם והכאב בישראל ממותן של הנערות היה עצום. כמחווה יוצאת דופן הגיע מלך ירדן לביתן של הנרצחות להביע תנחומים. הציבור כולו והמשפחות דרשו חקירה, מסקנות ותשובות לשאלות שנותרו ללא מענה.

הוועדה קבעה שורה של צעדים משמעתיים כלפי אישים וגורמים שונים שהיו קשורים לאירוע, הגם שלא גרמו בעקיפין או במישרין לאסון עצמו. עוד הוחלט שיינקטו שורה של שינויים ארגוניים בדרך הניהול והתיאום של טיולים באזור.

סיכומו של דבר נשאר לי טעם מר בפה, מאחר שחששתי כי לא כל המסקנות העיקריות הנדרשות בגין האירוע לובנו ונבחנו. אין בליבי ספק שלו הוועדה הייתה בודקת את מכלול ההיבטים הקשורים לגורמי הביטחון השונים, הייתה קמה זעקה ציבורית.

כך, למשל, האחריות ל"הנחיה מקצועית" של משרד החינוך כ"גוף מאובטח" נחלקת, על פי החלטת ממשלה, בין משטרת ישראל לבין צה"ל, וזאת על פי חלוקה גיאוגרפית מוגדרת. למרות זאת, האחריות ל"הנחיה מקצועית" בין שני גופים אלה לא הוסדרה בשל אי הסכמה לגבי מעמד האזור, כשכל צד מתנער מאחריות ומטיל את החובה על האחר. התברר גם שעבודת מטה משולבת לא התקיימה, הערכת סיכונים לא בוצעה, וגם דרישות תיאום ואבטחה לא נשקלו.

נושאים הנמצאים באחריות משטרת ישראל, שב"כ וצה"ל היו אמורים להיכלל בבדיקה, ואולם מקומו של נציגם בוועדה נפקד, ותחומי פעילותם ואחריותם לא נבחנו די הצורך .

זו הייתה סטירת לחי מצלצלת. הרי אין ספק כי למשטרת ישראל, המשמשת כ"מנחה מקצועית" לקציני הביטחון, היה חלק בתקלה ובוודאי גם לה היה הרבה מה לומר בעניין. צה"ל, אשר בתחום אחריותו הגיאוגרפית והאבטחתית התרחש

האסון, היה מודע לכך שמדובר בכניסת אלפי מבקרים ישראלים לשטח בריבונות ירדנית, על המשתמע מכך. גוף זה היה צריך לגבש הערכת מודיעין, תוכנית תיאום אבטחה ותוכנית לחילוץ מטיילים, אך הוא כמו גם משטרת ישראל לא נטלו חלק בדיוני הוועדה, ועמדתם כלל לא נשמעה.

לא ידוע לי האם הנחת הוועדה ולפיה היבטים שונים שלא נבחנו במסגרתה ייבדקו על ידי הגורמים הביטחוניים הרלוונטיים וכי תוסקנה מסקנות מתבקשות, אכן מומשה.

סיכומו של דבר, התנסות זו במסגרת פעילות הוועדה הייתה חוויה מעצבת עבורי ונתנה לי הזדמנות לגלות מקרוב את האופן שבו גופי הביטחון של מדינת ישראל מתנערים לעיתים מנטילת אחריות כאשר המצב אינו נוח להם .

בשעות הבוקר המוקדמות של ינואר 1999 חדרו שלושה אלמונים לשטח האווירי של נתב"ג, לאחר שפרצו קודם לכן מחסום כניסה ראשי לשדה התעופה ולאחר שעקפו "חסימה" נוספת שנפרשה על הכביש הראשי לטרמינל המרכזי.

נמל התעופה בן־גוריון, שדה התעופה הבינלאומי העיקרי של מדינת ישראל, הוא מתקן בעל חשיבות לאומית מרכזית בתחומים רבים הנוגעים למדינה ולמשק והיה ברור כי הנושא חייב בתחקור והסקת מסקנות.

האלמונים, לאחר שטיפסו על הגדרות ההיקפיות בנקודת חולשה של הגדר, שהו בתוך השטח האווירי כשעה, בלי שהתגלו על ידי כוחות הביטחון שחיפשו אחריהם, ונמלטו מתוך שטח שדה התעופה ונעלמו .

מייד לאחר האירוע הטיל עליי שר התחבורה לבדוק את המקרה ואת היערכות גורמי האבטחה המקומיים של רשות שדות התעופה. הסתבר לנו שמקרה זה של חדירה לשטח השדה היה קרוב לוודאי אירוע בעל אופי פלילי אקראי, שלא כוון נגד נתב"ג ולא נבע מכוונה לבצע בו פעילות עוינת על רקע ביטחוני. במהלך האירוע לא נגרם כל נזק לנפש ולרכוש. עם זאת, לא ניתן היה להתעלם מהעובדה כי אנשים הצליחו לחדור אל תוך השטח האווירי של נתב"ג, תוך שהם

מתגברים על מספר מעגלי אבטחה, לשהות במקום פרק זמן משמעותי ולהימלט ללא פגע — כל זאת כנראה ללא איסוף מידע ותכנון מוקדם.

מסקנות הוועדה היו, בין היתר, שכוח האבטחה של נתב"ג פעל בעת האירוע על פי הנהלים וברמת ערנות, מהירות ונחישות הנדרשת ממנו. כמו כן קבעה הוועדה כי הפיקוד על כוח האבטחה היה נמרץ, מקצועי ויעיל. אף על פי כן הגענו למספר מסקנות שהעיקריות מביניהן גרסה כי חלק ממעגלי האבטחה אינם יעילים במידה מספקת להגשמת ייעודם, ובכלל זה ההיערכות לסיכול פיגוע בטרמינלים באמצעות רכב תופת. ניתנו המלצות והליקויים תוקנו לאורך השנים.

נמל אשדוד, מרץ 2004. בשעות אחר הצהריים המוקדמות הגיעו שני מחבלים מתאבדים לרציפי הנמל. אחד המחבלים חדר לשטח המאובטח והתפוצץ בסככת הציוד המכני. המחבל השני התפוצץ מספר דקות לאחר מכן מחוץ לנמל, בסמוך לנקודת הפיצוץ הראשונה. בפיגוע נרצחו עשרה אזרחים, מתוכם שמונה עובדי נמל אשדוד, ונפצעו שבעה־עשר — אחד באורח קשה והשאר באופן קל.

המחבלים חדרו לנמל באמצעות משאית ועליה מכולה שעברה במסוף "קרני", כשהם מוסתרים בתוך דופן כפולה בתוך המכולה. המשאית הייתה נהוגה בידי נהג ישראלי ובה אותרו מאוחר יותר חמישה רימוני רסס, פרטי מזון וציוד לשהייה ממושכת במסתור.

שר התחבורה הטיל עליי לשמש יו"ר ועדת בדיקה שתבחן את היערכות רשויות הנמל ליישום הנחיות "המנחים המקצועיים", למתן מענה הולם לצורכי הביטחון של נמלי אשדוד, חיפה ואילת.

עיקרי מסקנות הוועדה העלו שסדרי האבטחה שנועדו לסיכול פיגוע באמצעות רכב תופת מתפרץ דרך שערי הכניסה הראשיים לנמלים, אינם יעילים מספיק לנוכח חומרת האיום.

הדבר אמור גם ביחס לגדר ההיקפית, שאמורה הייתה למנוע חדירת מפגעים. מסקנה נוספת התייחסה למבנה הארגוני הביטחוני החסר ששרר אז בכל אחד

מהנמלים. התברר שבנמלים קיימים עשרות גופים ביטחוניים עצמאיים הפועלים ללא תיאום. המסקנות העלו כי סוגיה זו אינה מתקבלת על הדעת, והמצב הנוכחי אינו נותן מענה הולם אל מול אירוע פח"ע. על בסיס מסקנות אלה, ניתנו המלצות שיישומן נבחן לאורך השנים.

אבטחת התעופה הישראלית בחו"ל

מזה עשרות שנים השב"כ אחראי להנחיה המקצועית אבטחתית של כל חברות התעופה הישראליות בארץ ובחו"ל, וזאת באמצעות אגף הביטחון של חברת אל על. לפעילות לא טבעית זו, שלפיה החברות ארקיע וישראייר מקבלות את שירותי האבטחה שלהן מחברת אל על שמתחרה בהן עסקית, אין מקבילה בכל רחבי העולם. צורת אבטחה זו נכפתה על אל על ועל שירות הביטחון הכללי בתחילת שנות השבעים כאילוץ, נוכח גל הפיגועים שפקד אז את ענף התעופה הישראלית.

בצד כל אלה גברה גם ההכרה שהפעלת אבטחה על היבטיה השונים בחו"ל היא מהפעילויות השלטוניות הרגישות ביותר המבוצעות בהנחיית מדינת ישראל. לדעתי העקרונות הבסיסיים ביותר של ממשל תקין מחייבים שפעילות כזו תבוצע במלואה, על כל מרכיביה, על ידי גורם ממלכתי. על פי השקפת עולמי, לא ייתכן

שחלקים משמעותיים ורגישים מפעילות כזו, יתנהלו על ידי חברה ציבורית פרטית כמו אל על.

לאור כל אלה ועוד, הנחה אותי שר התחבורה ב־2010 לקיים עבודת מטה בין משרדית, שמטרתה הייתה לבחון חלופות ארגוניות לביצוע אבטחת התעופה הישראלית בחו"ל. בעבודת המטה נטלו חלק נציגי שב"כ, משרד התחבורה, משרד ראש הממשלה, משרד האוצר, משרד החוץ, נציבות שירות המדינה, משרד המשפטים, ביטחון אל על, ארקיע וישראייר.

מסקנות הוועדה הוגשו באוקטובר אותה שנה לשר התחבורה. ההמלצה העיקרית הייתה להקים רשות ממלכתית לאבטחה כיחידת סמך במשרד התחבורה, שתפעל בכל תחומי ביטחון התעופה בארץ ובחו"ל. המלצה זו הייתה היעילה ביותר מההיבט הכלכלי והתפעולי מבין כל החלופות שנבחנו. היא הייתה גם הנכונה ביותר מבחינת המִנהל הציבורי התקין של משרדי הממשלה והגופים הממלכתיים המעורבים במימון ובהנחיה המקצועית.

ב־2011 נדונה הסוגיה אצל ראש הממשלה, ואולם עקב התנגדות נמרצת של האוצר, המלצת הוועדה לא התקבלה והמצב התפעולי הבעייתי המשיך להתקיים .

בנובמבר 2013 קמה ועדה נוספת לנושא זה, בראשות היועצת המשפטית של משרד התחבורה. הוועדה דנה בנושא, לרבות בצורך לתת מענה לצרכים המתפתחים לקראת כניסת הסכם "השמיים הפתוחים". הסכם זה נועד להביא לחופש יתר של התעופה האזרחית בין ישראל למדינות האיחוד האירופי, להגדיל משמעותית את היקף חברות התעופה הזרות הטסות לישראל ולהוזיל את מחיר כרטיסי הטיסה עקב התחרות העסקית שתגבר. הוועדה לא סיימה את עבודתה, בין היתר מאחר שברקע הדברים עמדו ניגודי עניינים ומניעים סותרים של הגופים המרכזיים המעורבים.

בסופו של דבר הוקמה עוד ועדה בין משרדית נרחבת שלישית במספר, בראשותו של איתן בן דוד — ראש המטה ללוט"ר. הוועדה הגיעה למסקנות שונות מאלה שהוסקו בוועדות הקודמות ועיקרן: השארת האחריות לאבטחת התעופה הישראלית בחו"ל בידי אגף הביטחון בחברת אל על, תוך כדי ביצוע

שינויים ארגוניים משמעותיים בתוך האגף וביחסי הגומלין שבין האגף לשב"כ, למשרד האוצר ולחברות התעופה. סברתי שזו החלטה שגוייה שנולדה עקב מסע אילוצים ולחצים — הייתי משוכנע שלא ניתן "להחזיק את החבל בשני קצותיו."

בצד הרצון להסדיר את סוגיית ביטחון התעופה האזרחית הישראלית, עלתה גם שאלת ביטחונן של טיסות חברות תעופה זרות גדושות ישראלים הטסות ארצה ובטיסות באמצעות מטוסים חכורים זרים הטסים לישראל, תחת שם קוד של חברות התעופה הישראליות.

טיסות אלה, הגם שהיו מפתות עבור מפגעים פוטנציאליים והיקף הנוסעים בהן היה גדול לאין שעור מאלה שטסו בחברות הישראליות, לא קיבלו את רמת האבטחה הנדרשת מהחברות הישראליות. בהקשר זה יאמר גם כי, שורה ארוכה של פיגועי תעופה שצלחו, מובילים למסקנה עגומה — שבכל המקרים בהם ניסו מחבלים לחדור את מערכי האבטחה, של חברות תעופה זרות, הם הצליחו בכך. יחד עם זאת כיום, בעידן מערך הבידוק הטכנולוגי המתקדם ברוב שדות התעופה בעולם, המבוסס על גילוי אוטומטי של חומרי נפץ וכד׳, הפער הביטחוני הזה בין שני מגזרי התעופה, הישראלית והזרה, צומצם.

סיוע

אחד ההיבטים המורכבים והרגישים ביותר בתפקודו של ממונה ביטחון במשרד ממשלתי, מתמקד בבקשות גורמי ממשל שונים לסייע בידם למימוש פעילותם הייעודית. משרד התחבורה על רשויותיו ותאגידיו בשלל הזירות — אוויר, ים, יבשה, ניחן ביכולות סיוע רבות לפעילויות אלה.

לרוב נעניתי לבקשות שהופנו אלי כדי לספק את מירב הצרכים, ככל שהדבר עמד במבחן הסבירות. במהלך הזמן נעשה האגף למרכז סיוע, עד כדי גיוס עובד ייעודי לביצוע המשימה. מטבעה של פעילות מסוג זה שלא ניתן להרחיב עליה את הדיבור.

העשייה והשותפות בפרטי הפרטים של גופים אחרים, פתחו בפנינו עולם חדש. היינו שותפים לפעילויות שונות ולמידע מגוון. מתוקף פעילות זו נפתחו בפניי ערוצים רבים שאפשרו תקשורת והתייעצות עם מכרים וקולגות ברמות הבכירות של הארגונים (שב״כ, מוסד, משטרת ישראל). כך, למשל הייתה לי גישה חופשית לראשי הארגונים וכאשר התבקשתי להעניק אישור מיוחד וחריג, פניתי ליועץ המשפטי לממשלה דאז, אליקים רובינשטיין, שאותו הכרתי עוד מאמצע שנות התשעים, עדכנתיו בסוגיות והאזנתי לחוות דעתו .

ככלל, סוגיית הסיוע למשרדים ממשלתיים אינה מוסדרת בחקיקה או בנהלים כלשהם. ללא הסדרה כזו, הסיכון לתקלה הוא גדול. כל הסיכונים הנובעים משימוש שלא כדין בסמכויות המשרד, נופלים על ממונה הביטחון באופן אישי ועל שיקול דעתו והדבר מצריך תיקון.

ואסיים פרק זה בנימה אישית. על רקע פרישתי ולאור פעילות רבת שנים וסיוע שהענקתי לגוף מסוים, לעיתים תוך כדי נטילת אחריות אישית על גבול הדמדומים, התקיים לי אירוע פרידה והכרת טובה מפתיע. הוזמנתי למטה הגוף לשיחת סיכום שגרתית. ישבנו וסיכמנו את שנות פעילותנו והעברנו חוויות משותפות כשלפתע, בזה אחרי זה נכנסו לחדר כל אנשי הקשר לדורותיהם שעימם עבדתי, להודות לי אישית — התפעמתי מהמחווה.

אתגר ניהול האגף

תמיד סברתי שהמשימות שהוטלו על האגף בתחומי אבחון כלי הטיס וביטחון אוניות הנוסעים — תחומים הנמצאים תחת קטגוריה של "טרור על" — היו גדולות ממידת האגף. בעיקר אמורים הדברים בהעדר "מנחה מקצועי", כפי שהוא מוגדר בהחלטות הממשלה. ראיתי את עצמי כמי שנושא לבד באחריות מעשית לתחומים אלה, וכמי שעשייתו משפיעה לחיוב או שלילה על חייהם של רבים. היה לי

ברור כי אם דבר מה ישתבש, הוא יהיה בתחום אחריותי הבלעדי. משום כך, התנאים שהצבתי לעצמי עוד טרם לקיחת אחריות לתחום מסוים התמקדו

בשאלת יכולתי לצלוח את המשימה בשלום. רק לאחר שמכלול התנאים נשקלו והתברר לי כי ניתן להתמודד בהצלחה אל מול האיום, הסכמתי ליטול אחריות.

גיבשתי מבנה ארגוני, המתבסס על יחידות משנה אופרטיביות כגון הממל"ת ומטה ביטחון אוניות הנוסעים. יחידות אלה נדרשו לפעולה מעשית עצמאית ללא התערבותי, על בסיס תפיסה מבצעית ונהלים שגיבשנו והוגשו לאישור מטה לוט"ר. בעייתיות הפעלת הכוח בתחומים אלה נבעה בעיקר עקב החלטות בפרקי זמן קצרים מאוד, בתנאי אי ודאות ובקצב שינויים גבוה. לשם כך, טיפחתי את המקצועיות והאחריות האישית של כל אחד מהממונים השונים על תפעול המערכות, כערך עליון. ראיתי חשיבות רבה בהבהרה והטמעה של המשמעות הגלומה בכשל מבצעי, לרבות המחיר הנורא בחיי אדם העלול לנבוע מכך. בצד כל אלה עודדתי בניית מנגנוני תיקון עצמיים חזקים בכל אחד מתחומי העיסוק הבעייתיים והטפתי לספקנות, ולא לקונפורמיזם.

בראשית צעדיי במשרד התחבורה לא הייתי אמור אפילו להתקרב לסודות מדינה כלשהם, ואולם מעורבותי בנושאים אסטרטגיים לאומיים בתחומי המאבק בטרור, הביאו אותי לידי מעורבות יתר עם גורמים במערכות הביטחון השונות אותם כלל לא הכרתי.

גופים אלה ראו בי כבקיא בנושאים שעליהם הופקדתי וכפועל יוצא מכך, זומנתי לא פעם לדיונים בעלי סיווג ביטחוני חריג ובנושאים שלא היו תמיד קשורים ישירות לפעילותי הייעודית. בדיונים אלה נחשפתי למידע רגיש ומסווג, הרבה מעבר למה שהייתי אמור להיחשף אליו. משום כך, ומאחר שצבר המידע המסווג החריג שאגרתי היה רב, התבקשתי לעבור פעם נוספת בדיקה ביטחונית ותחקיר לרמת הסיווג הגבוהה ביותר. כידוע, חלק מהבדיקות הללו כוללות גם חיבור למכשיר פוליגרף ומענה על שאלות נדרשות, וכמובן, הסכמתי ברצון והתייצבתי לבדיקה. כשהגעתי, הוסבר לי כי לא ניתן לבצעה, מפאת מחלת הלב ממנה סבלתי. אני דווקא התאכזבתי, מאחר שהייתי מעוניין לעבור את הבדיקה כי רציתי לזכות בזיכוי הביטחוני הגבוה. שלחתי הצהרה שלפיה אני מסיר אחריות

מהבודקים, ביחס לכל אירוע רפואי שעלול להתרחש במהלך הבדיקה. הסברתי כי מאחר שהשאלות שאשאל מוכרות לי ואין לי מה להסתיר — אין ספק שלחץ הדם שלי, הדופק וכדומה לא יהיו חריגים במהלך הבדיקה ולא יביאוני לכשל לבבי.

כל בקשותיי והסבריי לא הועילו, את הבדיקה סירבו לעשות, אך הזיכוי הביטחוני ניתן לי גם ללא פוליגרף. מכל אלה הסקתי על עוצמת הפצצה המתקתקת הטמונה בלבבי.

במהלך השנים שבהן עבדתי במשרד התחבורה תפקדתי תחת שלושה־עשר שרי תחבורה שונים: חיים קורפו ז״ל, משה קצב, ישראל קיסר ז״ל, יצחק לוי, שאול יהלום, יצחק מרדכי, אמנון ליפקין שחק ז״ל, אפרים סנה, צחי הנגבי, איווט ליברמן, מאיר שטרית, שאול מופז וישראל כ"ץ. הכרתי מקרוב כל אחד מהם, גם מתוקף תפקידי כאחראי על ביטחונם האישי .

השר שהשפיע בצורה הדרמטית ביותר על תפקוד האגף, לרבות התפתחותי האישית והמקצועית, היה ד"ר אפרים סנה. סנה אדם חכם, בעל לב זהב, מדבר בגובה העיניים וקשוב למצוקות של עובדים. בתקופתו נוצקו במשרד פעילויות אסטרטגיות בתחום אבטחת התעופה והספנות התקפים גם כיום. יכולתו ומוכנותו של השר ליזום ולקבל על עצמו תחומי אחריות לנושאי ביטחון, שלא טופלו עד אז ולנוע עימם לכיוונים חדשים ובלתי ידועים מראש, הייתה שם דבר. היה בזה יתרון גדול עבור מנהל שכמותי ״השש אלי קרב״, ואני הרווחתי מתכונותיו המצוינות האלה של השר סנה.

ביני לבין אביגדור ליברמן, בהיותו שר התחבורה, נרקמו במהלך עבודתנו המשותפת יחסי אמון הדדיים. מאותה תקופה יש לי זיכרונות חיוביים ומיוחדים ממנו. למדתי להכיר את הטוב והחיובי שבו והערכתי אותו מאד על כישוריו הרבים.

זו הייתה תקופה בה גובשו הלכה למעשה דרכי ההתמודדות עם פיגועי הטרור בתחבורה הציבורית שהיו בשיאם, כמו גם פעילויות המנע והסיכול בנתיבי התעופה והספנות לישראל.

ליברמן נתן פומבי לתמיכתו באגף ואף פעל בכנסת ובממשלה לקידום נושאים שנועדו לזירוז העשייה הביטחונית בתחום. קבלתי ממנו גב פומבי מחזק, חשתי שיש לי על מי לסמוך ושתמיד אקבל ממנו גבוי לכל תקלה שלא תבוא.

זו הייתה תקופה טובה לאגף. הסמכויות שהעניק לי היו נרחבות וברורות. אהבתי את עמוד השדרה שלו ואת יכולתו לתפקד בקור רוח ותחת לחץ, אל מול מצבים מורכבים.

אי אפשר שלא לספר על שני אירועים הקשורים לתפקודו של ליברמן כשר והנוגעים לי אישית. לילה אחד הוא הגיע לאוהל חיילים ענק הסמוך ליישוב נוקדים, שבו הוא מתגורר. באוהל שהה באותה עת בני, ששירת במקום כחייל עם חבריו הלוחמים. "מי זה הבן של דני שנער?" שאל ליברמן כשנכנס לאוהל, ולתדהמת בני וחיילי המחלקה, הניח על השולחן עשרות קרטונים של פיצות לכולם — זה היה איווט .

המקרה השני קשור לתקופה שבה שימש כשר החוץ. הוא יזם את כינוסה של ועידה בינלאומית כלשהי, שבה נטלו חלק עשרות רבות של נציגים מהעולם, ששמשו כראשי מערכות הביטחון והחוץ במדינתם.

כשנכנס לאולם הישיבות, הבחין בי יושב באחד מהספסלים האחוריים. בפני כל הנוכחים קרא לי אליו, הניח את ידו על כתפי ואמר בפני הפורום מספר מילים חמות לגביי.

קשה לפספס את המסר שהיה בדבריו ולתאר את ההשלכות החיוביות שנבעו מהמחווה הידידותית כלפיי — חיי המקצועיים הפכו לקלים יותר.

היו גם שרים ש"לא ספרו אותי ממטר", הפגינו כלפי יחס מזלזל, לא רכשו לי אהדה מלכתחילה ועל כן התקשיתי לעשות עליהם רושם חיובי. הם באו מהמערכת צבאית, פיקדו על מסגרות ביטחוניות בקנה מידה לאומי ולפתע היו

צריכים להידבר עם קצין ביטחון שאחריותו זניחה בהשוואה למה שעברו. חשתי צינה כלפיי, הזלזול בי היה מופגן והתפקוד בתקופתם היה כמעט בלתי אפשרי.

מאבקים על צדקת הדרך

במהלך השנים נתקלתי מעת לעת בתוך המשרד, בקשיי תפקוד, עקב התנהלויות פוגעניות כלפיי שנבעו מטינה ועוינות. פיתחתי קהות רגשית כלפי הנהלת המשרד ופעם נוספת נוכחתי בצדקת האמרה כי לעיתים "טבע האדם רע מיסודו". מכיוון שהבחנתי שהפגיעה בי הייתה מתוך כוונת זדון, נאלצתי

לנקוט דרכי עורמה, הסתרה ותחכום, בין היתר גם כדי להשיג משאבים למימוש תכניותיי. הגיעו הדברים לידי כך שלעיתים פעלתי עם גורמי חוץ נגד האינטרסים של המשרד, במטרה לקדם יוזמות אבטחה שחשבתי שהן נחוצות.

בהיררכיה המשרדית תפסתי מקום בינוני, אף שהשפעתי רבות על תהליכים באופן שחרגו הרבה ממעמדי ומתפקידי. על רקע זה מונה במחצית 2006 מנכ"ל חדש למשרד. מיד בפגישתנו הראשונה הבחנתי כי יחסו אליי צונן ומנוכר ואולם לא הבנתי מה המקור להתנהגות זו כלפי.

לא עברו מספר ימים והמנהל החדש קרא לי אליו ועדכן כי בכוונתו להשעותני מעבודתי במשרד. זו הייתה הפתעה מוחלטת, מכה קשה מכוונת ובעלת פגיעה רגשית, שגרמה לי תחושה מרה מהולה בכעס, תסכול ואכזבה. לאחר מספר ימים התקיים לי שימוע והוחלט כצפוי על "השעיה דחופה" שלי מהעבודה לארבעה־עשר יום. העילה למהלך, כפי שהוסבר לי, נבעה ממסקנה שאליה הגיע המנכ"ל ולפיה מסרתי מידע בלתי מדויק ביחס לתיאום נסיעת אבטחה מיועדת ליעד מסוים בחו״ל. נדהמתי, הייתי בשוק ומופתע, כאילו השמיים נפלו עלי, לא הבנתי מאין זה צץ ומה הרקע האמיתי להשעיה. אולם היה ברור לי שמנסים לטפול עליי אשמת שווא ולהטיל בי דופי. בתחילה עוד ניסיתי להסביר שנפלה אי הבנה, אולם מאוחר יותר נאמר לי באופן ברור שהכוונה הייתה להדיחני.

הייתי במצוקה, מיואש לחלוטין ומאוכזב, ואף קרוב מאוד לקבלת החלטה לפרוש. אולם מכיוון שידעתי שלא דבק בי רבב, ובתמיכת חבר, סגן ראש השב״כ לשעבר החלטתי להיאבק. ראש אגף אבטחה בשב"כ וראש השב"כ עצמו תמכו בעמדתי ונתנו לה אף ביטוי בכתב. לרגע לא חשתי עזוב או נטוש על ידי המערכת.

לא ייתכן, אמרתי לעצמי, שלאחר שלושים שנות עבודה, יעלילו עליי עלילת שווא שכזו, בעיקר כאשר מדובר בתחום טוהר המידות. מקרה זה גילם בחובו אי צדק משווע, קיפוח ועיוות דין נורא. החלטתי להיעזר בעו"ד המתמחה בדיני עבודה ולתבוע את המשרד בבית הדין לעבודה, במטרה שהעוול שנגרם לי יתוקן.

כל אותה העת הייתי בשליטה מלאה על ההתרחשויות. הבנתי כי עלי לשלוט בנרטיב הכללי, שמא סביבת המשרד או בעלי עניין אחרים יספרו אותו באופן מוטה. "הרהבתי עוז" והעברתי מידע רב לכלי התקשורת על המתרחש, כתוצאה מכך הסיקור היה אפקטיבי ואוהד כלפי ויצר תוצאות שהשפיעו על פרסום נכון של העלילה. רכשתי אגב כך מיומנות במספר כלים בסיסיים ופשוטים בתחום התקשורת. במקביל וידאתי אל מול גורמי הביטחון הממלכתיים הרלוונטיים שימשיכו לתמוך בעמדתי.

סיכומו של דבר, ביוני 2006, כשבועיים לאחר תחילת הפרשה, זכיתי במשפט שנערך בדלתיים סגורות בבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב והשופט הורה על החזרתי לפעילות רגילה, על כל המשתמע מכך, עוד טרם תמו ימי ההשעיה. לא זו אף זו, הקרן הפנימית להגנה משפטית לעובדי מדינה השיבה לי את כל ההוצאות המשפטיות בגין עורך הדין שאותו מימנתי להגנתי.

להנהלת המשרד לא היה די בכך וכדי להשלים את מסכת הייסורים שעברתי, הוחלט להעביר את הנושא לבדיקת נציבות שירות המדינה, אולי שם ימצאו דבר מה שאינו תקין. עובדי היחידה הרלוונטית בנציבות חקרו וחפרו ובמשך חודשים ונקראתי מעת לעת למסור עדות וגרסה בנציבות. סופו של הליך הוחלט גם בנציבות שירות המדינה לסגור את התיק ולזנוח את העניין.

במבט לאחור אני קובע בוודאות שאינה משתמעת לשתי פנים, שהייתה זו מזימה שטנית להוציאני בכוח מהתפקיד. הציעו לי להגיש תביעה נגד אלה שרקחו נגדי את המזימה — ואולם אני כבר המשכתי הלאה.

עם השנים גדל ללא הכר אגף הביטחון, הן בכוח אדם והן במשימות. בהשוואה לעבר הוא צבר תאוצה חיובית שניכרה לעין כול. העובדים גילו בעבודה עניין רב, עשו את המוטל עליהם ברמת ביצוע גבוהה ובנפש חפצה והשקיעו את מרצם בעשייה, תוך כדי הזדהות עם מטרות האגף. גם בעין חיצונית שבדקה אותנו

מעת לעת וביצעה ביקורות, ניכרה פעילות ראויה והנעת עובדים טובה למען השגת היעדים.

על רקע התפתחויות חיוביות אלה היו גורמים במשרד שהצלחת האגף "לא באה להם טוב בעין", כפי שאומרים החבר'ה. וכך שוכנע המנכ"ל לקיים בחינה מעמיקה, באמצעות מבקר המשרד וחברה פרטית, באשר למתרחש בתוך לשכת אגף הביטחון.

עיקר הטענות התמקדו בהנחת עבודה שהאגף, כלומר אני, נטלתי מטלות ביטחוניות לא לנו, ומצב זה הביא למעמסה תקציבית וניהולית על המשרד, שלא לדבר על נשיאת יתר באחריות למקרה של כשל אבטחתי. כל ניסיונותיי לשכנע שכל פעילויות האגף מבוססות על חקיקה ראשית, תקנות, החלטות ממשלה והנחיות שר התחבורה — לא הועילו. הבדיקה החלה. לשם התמודדות עם צוות הבדיקה הנחיתי את אחד העובדים הבקיאים בחומר לעמוד מול צוות הביקורת. התנהלות הבודקים הייתה איטית, ובסופה קיבלנו טיוטת דוח ובו אי אמיתות וסילופי עובדות רבים. הבעתי את מורת רוחי. זה לא היה הדו"ח לו ציפיתי. לא הבנתי מה קרה? האם זה אמיתי? מהיכן נפלה עלי הפצצה הזו? הבנתי כי מדובר בדוח זדוני ומכוון מטרה, שנועד לפגוע בראש ובראשונה בי אישית. החלטתי לפנות לשב"כ, למשטרה, לצה"ל ולמוסד ולבקש את סיועם. גופים אלה

עירבו גם את יועציהם המשפטיים ובסופו של דבר הדוח לא הניב את הפירות המקווים של חורשי הרעה; להפך, הוא קיבע אחת ולתמיד את העובדה כי כלל מטלות האגף הינן סטטוטוריות ומחייבות את שר התחבורה ואת מנכ"ל המשרד — קביעות שהפכו ברבות הימים ל"נכסי צאן ברזל" של משרד התחבורה.

סכומו של דבר היה קשה להביס אותי מאחר והייתי עיקש ונחוש, עם מוטיבציה גבוהה להצלחה, שלא מוותר בקלות ונוטש. הצורך להוכיח את צדקתי שוב ושוב, להילחם ולשרוד, גרמו לכך שפיתחתי יכולת להתגבר על מכשולים, חוסן נפשי

ו"עור של פיל". למרות ששמו לי מקלות בגלגלים, מנגנוני ההגנה שפתחתי עזרו לי להתמודד עם מצבי דחק שנקרו בדרכי גם בהמשך.

יחד עם זאת, אני נושא על גופי לא מעט צלקות מתקופה זו של מאבקים.

רציפות תפקודית

אל הבליל הארסי שתואר בפרק הקודם – חוסר האמון, העדר ההבנה והתוקפנות כלפיי מצד גורמים בהנהלת המשרד, נוסף עתה נדבך חדש. מספר חודשים טרם פרישתי לגמלאות לוותה עזיבתי המתוכננת במהומה רבתי. התברר לי שלאחר פרישתי קיימת כוונה של הנהלת המשרד למנות בתהליך חפוז ולא תקין לתפקיד, גורם בלתי מנוסה מקרב עובדי המשרד באמצעות מכרז פנימי .

כשראיתי את דרישות התפקיד שהוצבו עבור מנהל האגף המיועד, תנאי הסף והתבחינים הנדרשים למשרה הכלולים במכרז שפורסם, רתחתי מכעס, היכן נשמע כדבר הזה? סברתי מקצועית שזהו מצב מסוכן ובלתי מתקבל על הדעת.

על בסיס היקף מטלות האגף, מהותן והניסיון המעשי הנדרש לביצוען בתחומי סייבר, תעופה, ביטחון אוניות, אבטחת תעופה ומערכת יחסים עם גורמים מדינתיים בינלאומיים, חשבתי שחובה היה לבחור באדם מתאים היכול להתמודד עם מכלול ניהול משימות אלה, מכיוון שמדובר בפעולות שלטוניות שעלולות לגרור מדינה לאסון.

בנוסף, קינן בי חשש כבד באשר ליכולתו של המועמד הבא לשמור על עצמאות האגף ועל מקצועיותו, מבלי שישמש דחליל של גורמים אינטרסנטיים ומבלי שיחשוש שמישהו יאיים עליו בהדחה, פיטורין וכד'.

היה ברור לי כי בוועדת המיון חייבים להיות, בנוסף לנציגי המשרד, נציבות שירות המדינה ומשטרת ישראל, גם נציגי שב"כ ורשות הסייבר הלאומית – כאמור בחוק הסדרת הביטחון בגופים ציבוריים. כאשר עמדתי זו לא התקבלה על ידי הנהלת המשרד, פניתי למל״ל, למשטרה, למטה הסייבר ולשב"כ לסיוע — גופים שהיו חייבים להיות מעורבים בתהליך גם, מכיוון שהם היו אמורים לשמש כמנחים מקצועיים למועמד שיבחר.

הבהרתי להם כי אני חרד שבמתכונת הבחירה הנוכחית, ועם תנאי הסף הבלתי מספקים ואי איוש ועדת הבחירה על ידי נציג שב"כ, עלול להיבחר לתפקיד אדם

שאינו בעל הכישורים הנדרשים לביצועו. אדם שלא יוכל לשמר את הידע, הכללים, הערכים והמנהגים שגיבשנו במהלך עשרות השנים האחרונות באגף והכל יישכח.

עמדתי זו התקבלה על ידי גורמי הביטחון, שהתערבו בנעשה ובאו בדברים עם הנהלת המשרד ועם נציבות שירות המדינה. בסופו של דבר בוטל המכרז הראשוני ולאחר שינויים נדרשים, התקיים מכרז חיצוני בהליך המקובל בהשתתפות כל המנחים המקצועיים המעורבים. על רקע פעילותי זו טרם פרישתי לגמלאות, חוויתי אווירה דחוסה ועכורה מכיוון הנהלת המשרד, שהעיבה על הליך פרישתי . לאחר הפרישה ובמשך תקופה בת למעלה משנה, לא מונה מנהל קבוע למשרה אותה עזבתי בסוף מרץ 2017. הבנתי כי הדרמות נמשכו גם לאחר עזיבתי. שכן הוגשה תביעה על ידי אחד המתמודדים לבית הדין לעבודה — תביעה שבית המשפט דחה .

המאבק שניהלתי על המשך תקין של הרציפות התפקודית של האגף נשא פרי ואושר מינויו של גורם ביטחוני שענה לתבחינים הנדרשים, במטרה להתמודד באופן מיטבי עם משימות האגף.

מסעות/טיולים אתגריים

ניחנתי בשני מאפיינים מהותיים שדחפו אותי לראות עולם. הראשון מביניהם, סקרנות אין־קץ, לצבור חוויות ומראות חדשים. והשני, אי־שקט נוראי כתוצאה מישיבה בטלה. אני מעדיף למות תוך כדי טיול אתגרי בעולם, מאשר למות משעמום. זה היה המוטו שליווה אותי כל חיי וזימן לי הרפתקאות מלוא החופן .

בוקר אחד, במסגרת טיול בסרי לנקה, לאחר מספר ימי שהייה באי במקום נידח, התעוררתי וחשתי שדפיקות ליבי אינן סדירות ברמה קיצונית. באמצעות אנשי המלון הוסדר לנו אופנוע תלת גלגלי, טוקטוק, שנהגו החל לתור עמי בחופזה אחר בית חולים. כאשר אני באמצע "אירוע" התרוצצנו בין מספר בתי חולים ואולם אף לא אחד מהם הוכשר לטפל במקרי לב. חשתי שחיי תלויים לי מנגד. במשך מספר שעות ניסינו לאתר בית חולים שבו אזכה לקבל טיפול באי סדירות קצב מערכת הלב שלי. לבסוף מצאנו בית חולים קטן, עלוב, עני וללא אמצעים שניאות לטפל בי. הפרימיטיביות זעקה מכל עבר. כך, למשל, בדיקת דם סוכרתית התבצעה למספר חולים באמצעות אותה מחט דקירה.

שכבתי חסר אונים באחד המסדרונות על גבי מיטת ברזל גבוהה (ללא מזרון) עם גלגלים, כזו שמובילים עליה גופה בבית העלמין טרם קבורה, כשמדי פעם ניגש אליי רופא או סטז'ר, מישש והמשיך הלאה, ייתכן ורצו לנצל את ההזדמנות שאדם לבן נמצא בטיפול ולהיווכח האם יש שוני. משהוכנסתי למחלקת טיפול נמרץ, שהייתה גיבוב של מיטות ללא אמצעי ניטור כלשהם, התברר לנו שאין הגשת מזון, שתייה או ביגוד במחלקה וכל אחד מבני משפחות המטופלים דואג להביא בעצמו את צרכיו של המאושפז.

בליל של רגשות תקף אותי. הייתי נתון בקדרות, מחשבות אפוקליפטיות טרדו את מנוחתי וחשתי דכדוך — סברתי שאלה הם רגעים גורליים עבורי. אחיות בית החולים ריחמו עליי ונתנו לי שיירי מזון מלחמן כדי שלא אסבול רעב, עד שנאוה תחזור עם מזון ראוי .

מכיוון שלא בטחנו באיכות הטיפול שקיבלתי, יצרנו קשר טלפוני בין קרדיולוג שהכרתי בארץ ובין מנהלת חדר הטיפול נמרץ, והם התייעצו ביניהם באשר למהות הטיפול שעליי לקבל.

מנהלת המחלקה פקדה אותי ביום המחרת, ועדכנה שקראה בספרות מקצועית חדשה שהגיעה לידיה על תרופה יעילה לטיפול בי. חששי גבר — מה עכשיו היא לומדת את החומר מספרות מקצועית שאיתרה? חשבתי בליבי. מתברר שתרופה זו הייתה בדיוק התרופה הרצויה לי, אותה אני לוקח עד עצם היום הזה.

כדי להסדיר את קצב פעימות הלב, הוחלט להזריק לגופי חומר מסוים הנקרא "פרוקור", אותו הכרתי גם מטיפולים קודמים שעברתי בארץ. אולם במקום להזריק את החומר ללב באמצעות וריד היד, הוחלט להזריק לי אותו דרך עורקי הצוואר — הליך מעורר פלצות, אך לא הייתה ברירה והטיפול עזר. מאוחר יותר ביקשו לבצע לי בדיקת אנזימים בדם, כדי לבחון אם עברתי אירוע לבבי, אולם בבית החולים לא היו מבחנות.

נאוה נסעה לבית מרקחת, מרחק שעה נסיעה, ורכשה מבחנות שנמסרו לצוות המטפל. חשבתי שבכך תמו ייסוריי, אולם לא כך היה. כשנאוה שוחחה עם אחד האחים שטיפלו בי, הוא מסר לה כי לפי תוצאות בדיקת האנזימים התשובה היא שלילית. בתחילה חשבנו שמדובר בממצאים שליליים המצביעים על כך שעברתי אירוע לבבי. אין לתאר את עוגמת הנפש והיגון שבהם הייתי נתון כשהבנתי שאדרש להישאר בבית החולים עוד מספר ימים להשגחה. מנגד, עליצות פשטה בי כשהתבררה טעותנו, קרי — ממצאים שליליים הם למעשה חיוביים מבחינת החולה ושוחררתי מבית החולים. חשתי שחיי ניתנו לי במתנה.

הייתי כבר תשוש ומלא מחשבות על הגרוע ביותר שעלול להתרחש והחלטנו לקטוע את הטיול ולשוב ארצה. חשבתי שטיול זה אמור לחתום פרק זה של מסעות אתגריים שבחיי ואולם התברר לי שטעיתי והוא היה רק יריית הפתיחה.

היציאה לגמלאות והזמן הפנוי הגבירו בי את השאיפה להמשיך ולחוות טיולים ומסעות ברחבי העולם. עד כה ביקרנו נאוה ואני בשבעים מדינות והיה זה, כך נדמה לי, רעיון שלה, לבצע טיול אתגרי לפפואה ניו גיני. מדובר במדינת איים טרופית באוקיאנוס השקט, הממוקמת מעט דרומית לקו המשווה, שבה מתנהלים חייהם של כ־800 שבטים שונים.

זו מדינה פרימיטיבית, שרוב אזרחיה חיים ללא חשמל או מי ברז, ועד לפני מספר שנים, התקיים בקרב השבטים השונים מנהג הקניבליזם שכלל גם צייד גלגלות ואכילת בשר אדם כחלק מטקס מסוים. על פי השמועה אחד השבטים רצח ואכל את מיכאל רוקפלר בנו של העשיר המפורסם נלסון רוקפלר לפני כחמישים שנים .

בירננו מה הן המדינות הקרובות ביותר לפפואה, שכן החלטנו "על הדרך" לנצל את היותנו באזור ולקיים הרפתקה נוספת בת שבוע ימים. "החשודה" המיידית הייתה פיליפינים, הנמצאת בנתיב הטיסה לפפואה.

אחד האירועים שנחקק בזיכרוני, אותו לא אשכח לעולם התרחש כאשר החלטנו להעפיל על הר הגעש "פינאטובו" שבפיליפינים. הר געש זה התפרץ ביוני 1991 לאחר 500 שנים שבהן נחשב רדום. ההתפרצות האדירה פלטה מיליארדי טונות של לבה רותחת, מינרלים, גזים ואפר וולקני, שהשפיעו על כדור הארץ כולו, ואף הורידו את הטמפרטורה בכל העולם בסמוך להתפרצות.

להר געש זה נסענו בתוואי דרך משובש, באמצעות רכב שטח נהוג בידי צעירים פראים מקומיים. הרכב דילג על גבי מהמורות ענק, ערוצי נחלים ומדרונות של האפר הוולקני. לאחר נסיעה של שעה, שבה עברנו כ־25 קילומטרים, הגענו עד למרגלות לוע ההר ומשם המשכנו בהליכה רגלית של שישה קילומטרים נוספים, שערכה ארבע שעות, אל שפת מכתש ההר עצמו.

למזג האוויר יצא שם רע מאוד באזור שכוח אל זה. גשם זלעפות שירד מעת לעת, והתחלף לזרזיף טורדני, ירד עלינו ללא הרף וערפל סמיך הקשה עלינו את הראות. מצב רוחי היה עגמומי, היה לי קר. זו הייתה הליכת טיפוס הררית קשה, בין קירות ואדי הולך וצר, תוך כדי הירטבות עד לשד העצמות. מאחר שבמהלך הטיפוס נאלצנו לחצות נחלי מים שוצפים, גאיות וסלעים, הוצמד לכל אחד מאיתנו מדריך מקומי מנוסה מבין תושבי המקום. המדריך עזר לנו לשאת את הציוד שהיה עימנו ולחצות בבטחה את אזורי השיטפונות שהצטיירו לנו כנחלי הסמבטיון האגדי והזועף, שהשליך אבנים על גדותיו ועל כן איש לא יכול היה לחצותו.צעדנו בין סלעים ענקיים, קירות סלע דרמטיים ופרצי מים פתאומיים גועשים ושוצפים, שדימו חזרה אחורה בזמן לתקופה פרה־היסטורית.

הנופים והשבילים הגעשיים התפתלו בינות למצוקי ענק וגושי לבה קרושה. הנוף היה מהפנט. ואולם, לא הייתי רגיל לצעידה שכזו ועובדה זו התבטאה בכאבים פיזיים בכל חלקי גופי שהלכו וגברו. אלה היו תנאי הליכה קשים. חול דק נכנס לנעליי וגרם לי לשפשוף בכף הרגל ולדימום. אצבעות רגליי כאבו לי לאורך כל מסלול ההליכה וחשתי כי כל אבן שנקרתה בדרכי הייתה לי למיכשול, קדרות ודכדוך.

נאווה, בעלת כושר וסבולת יוצאים מהכלל הלכה לצדי, מנסה לסייע לי פיזית ומנטלית להתגבר על מכאובי ומעודדת אותי להמשיך במעלה ההר. ברגעים אלה נזכרתי במסע המפרך שעברתי לפני כחמישים שנה במהלך שרותי הצבאי בצנחנים, כחייל חסון בעל יכולות פיסיות בלתי מבוטלות.

תמהתי לאור הקשיים העכשוויים — מה עולל לי הזמן. במוחי ניקרה גם התובנה, שאז בתקופת השרות הצבאי לא הייתה לי ברירה האם לצאת למסע או לא ואולם כאן ועכשיו, אני עושה זאת מרצוני החופשי וכביכול להנאתי — הדיסוננס הזה והמחשבות שהתרוצצו בראשי הטרידו אותי, והסיחו ממני מעט את ייסורי הצעידה.

ההגעה לפסגת ההר והלוע הגעשי, בו נוצר אגם ענק הצבוע מי טורקיז, לא הרשימו אותי במיוחד ולא הספקתי ליהנות מהם. את רוב זמן השהייה במקום ניצלתי למנוחה מוחלטת ולחבישת אצבעות רגליי שדיממו. דווקא נקודת השיא אליה הגעתי במסע זה, שהייתה אמורה ליצור אצלי התרוממות רוח ושמחת הגשמה עצמית, זימנה לי אכזבה קשה. מחשבותיי היו נתונות לכאבים ולקשיי הדרך חזרה הצפויים לי.

ביני לבין עצמי הרהרתי בתבונת מעשיי ושאלתי את עצמי, מדוע אני נוהג כך? משקיע מאמץ כה אדיר מבחירה, בטיפוס על הר בסוף העולם. האם אני מחפש את סוד חיי הנצח? או אולי אני עדיין צריך להוכיח לעצמי שעל אף השנים החולפות כוחי עדיין במותני? שעודני אותו ילד מתבגר שהתמודד בהצלחה עם מטלות השדה הקשות? אותו עלם שגבר במהלך השירות הצבאי על קשיים קצוניים? הבנתי כי למעשה זה מסע נוקב אל מסתרי נפשי, משל למסע חיי.סוף

כל סוף הבנתי כי המסע, לא היעד, הוא העיקר — לא משנה להיכן וכמה אתה הולך, כל עוד אתה לא עומד.

אחרית דבר

ימי השחרות והנעורים החלו בהשקיה לילית של שדות המשק, משעות החשכה ועד שעות הבוקר המוקדמות. ביליתי לילות שלמים וחשוכים בין חלקות האדמה, שוכב על גבי ערמת עשב ומנמנם בין השקיה להשקיה. לא יכולתי לשער מה יצמח מתוך בסיס חיים זה ולאילו פסגות אגיע מאוחר יותר כבוגר.

את חיי המקצועיים הרבגוניים התחלתי כעובד זוטר במערכות הביטחון השונות וסיימתי אותם כגורם שפעילותו והחלטותיו השפיעו במידה רבה על תחומי אבטחה בנתיבי האוויר, הים והיבשה של מדינת ישראל .

בשנות עבודתי האחרונות ראיתי עצמי כשומר סף, האחראי בפני הציבור לביטחונם של אזרחי ישראל המשתמשים באמצעי התחבורה למיניהם ורק בפניהם עליי לתת את הדין.

חוויתי חיים תכליתיים, בעלי משמעות, סיפוק והישגים. זיכרון אחר רעהו, הרפתקה רודפת משימה והתמונה כולה נפרשה בפניי באמצעות ההקלדה. ביקשתי להכיר את עצמי טוב יותר ובאמצעות הכתיבה ניתנה לי הזדמנות לבחינת עומק של חיי ועשיית חשבון נפש פנימי — בשולי הדברים, מתברר גם שלא היו לי "שלדים בארון ."

לעיתים במהלך חיבור הטקסט שמתי את עצמי ב"קו האש", כדי לענות טוב יותר על הצורך בהתבוננות פנימית אל מסתרי נפשי, ומכאן שבניית סיפור חיי לא תמיד הייתה לי קלה. אין ספק בליבי שבמהלך הכתיבה עברתי חוויה פוקחת עיניים — "באתי חשבון."

ומה הלאה?

סוף